



Ministerie van Verkeerswezen

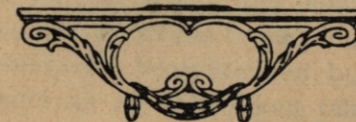
Middenbeheer van het Zeewezen

DIENST VOOR ZEEVISSCHERIJ

Vijftiende Jaarverslag
OVER DE
ZEEVISSCHERIJ

1931

1485



BRUGGE
Druk. VERBEKE-LOYS
8, Wulfhagestraat, 8.
1932.

BIBL. UNIV.
GENT

1939 / B. 1091

INLEIDING.

Het vijftiende jaarverslag over de zeevisscherij, het tweede door het Middenbeheer van het Zeewezen uitgegeven, sedert de Dienst der Zeevisscherij, krachtens het koninklijk besluit van 6 Juni 1931, terug in zijn bevoegdheid gesteld werd, is in dezelfde voorwaarden als de voorgaande opgevat. Het materiaal der drie jaren methodische samenstelling der statistiek der voortbrengst kon echter thans verder uitgediept en in eenige vergelijkende tabellen samengevat worden. Andere tabellen, voorheen uitsluitelijk op den verkoop in de kustvischmijnen gesteund, konden derhalve achtergelaten worden. Het practisch nut der statistiek der Zeevisscherij heeft zich eens te meer doeltreffend doen gelden in de lastige tijden die deze nijverheid thans doorworstelt.

De bijzonderheden aangaande de Belgische medewerking in den Internationalen Raad voor het Onderzoek der Zee te Kopenhagen en op gebied van wetenschappelijke opzoekingen over de zeevisscherij, werden ongelukkiglijk niet in tijd aan het Zeevisscherijbestuur verstrekt en konden bijgevolg in dit jaarverslag niet opgenomen worden.

Het Beheer van het Zeewezen brengt hulde aan al degenen, openbare besturen, beambten en bijzonderen, wier kostbare medewerking de voltrokken taak mogelijk gemaakt heeft.

INLEIDING

Het volgende verslag over de zeevisserij, dat verscheen door het Ministerie van het Koninkrijk, is het eerste van het Koninkrijk, dat de zeevisserij in het jaar 1931 heeft behandeld. Het verslag is in twee delen verdeeld: het eerste deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1931, het tweede deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1930. Het verslag is in twee delen verdeeld: het eerste deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1931, het tweede deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1930.

De zeevisserij is een van de belangrijkste bronnen van voedsel en inkomens voor de bevolking. Het verslag geeft een overzicht van de zeevisserij in het jaar 1931, met name van de vangsten van haring, schol, kabeljauw, etc. Het verslag is in twee delen verdeeld: het eerste deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1931, het tweede deel behandelt de zeevisserij in het jaar 1930.

VERSLAG

I. — De Opbrengst der Zeevisserij.

De gezamenlijke hoeveelheid zeevisch, door Belgische vaartuigen op de huizelijke markten, in 1931, rechtstreeks van de vischgronden ingevoerd, is 41.206.764 kil.

In 1930, werden slechts 33.506.991 kil. ingevoerd; eene vermeerdering van 7.699.733 kil., of nagenoeg 17 t. h., valt bijgevolg aan te stippen. Zij is om zoo te zeggen uitsluitelijk toe te wijten aan de ijle haring- en sprotvisscherijen, die dit jaar plethorische vangsten verschaft hebben. Dit legt uit waarom de aangroei der hoeveelheid weinig of geen invloed op de economische opbrengst gehad heeft, des te min daar deze pelagische vischsoorten dit jaar voor spotprijzen moesten afgezet worden.

De waarde der gezamenlijke opbrengst is 76.359.673 fr. tegen 91.304.189 fr. in het voorgaande jaar. Het verlies is dus niet minder dan 15.444.516 fr., of ongeveer 18 p. c.

De beide voorgaande vaststellingen geven reeds een ruw beeld van de nadeelige voorwaarden in dewelke het zeevisscherijbedrijf, in 1931, voortgezet werd.

Benevens de 41.206.794 kil. ontscheept in onze kustavens, hebben Belgische visschersvaartuigen, op verscheidene vischmarkten van het buitenland, rechtstreeks van de vischgronden, de volgende hoeveelheden zeevisch aangevoerd, te weten:

In Nederland	6.100 kil.	of	21.175 fr.
In Engeland	1.973.427 kil.	of	4.693,285 fr.
	1.979.527 kil.	of	4.714,460 fr.

In het voorgaande jaar bedroegen die ontschepingen 4.136.847 kil. en, in 1929, 5.783.122 kil. Dit zijn, in een paar cijfers uitgedrukt, de onmiddellijke gevolgen voor onze zeevisserij van de loslating van den goudstandaard en van de invoering der tolrechten op de verse zeevisch, in Engeland, alhoewel de beide gebeurtenissen slechts in het tweede halfjaar van 1931 voorgevallen zijn.

Alles tezamen genomen, heeft onze visschersvloot in 1931 opgebracht:

Gelost in de Belgische havens 41.206.794 kil. of 76.359.673 fr.
 Gelost in het buitenland 1.979.527 kil. of 4.714.460 fr.
 43.186.321 kil. of 81.074.133 fr.
 tegen 38.009.482 kil. of 101.622.336 fr., in het voorgaande jaar.

Anderzijds, hebben Nederlandsche, Engelsche en Fransche visschersvaartuigen, in onze kusthavens, 887.745 kil. zeevisch aangevoerd, wier waarde op 819.263 fr. geschat is.

De vergelijking dezer beide getallen doet dadelijk uitschijnen dat het grootendeels minderwaardige soorten geldt, Inderdaad, de ijle haring en de sprat zijn voor niet min dan 857.164 kil. erin gerechtigd; andere verse zeevisch slechts voor 30.581 kil.

De voortbrengst der kusthavens wordt, met inachtname van de buitenlandsche aanvoeren, volgenderwijze vastgesteld:

	kil.	fr.
Oostende	37.432.520	64.873.619
Blankenberghe	430.529	1.965.217
Zeebrugge	3.139.670	8.327.970
Nieuipoort	<u>1.091.820</u>	<u>2.012.130</u>
	42.094.539	77.178.936

Vergeleken met de uitslagen van het jaar 1930, boeken al deze havens natuurlijk eene tastbare waardevermindering die, rekening houdende met de hoeveelheid, het minst

te Zeebrugge gevoeld wordt, omdat deze haven, in tegenstelling met hetgeen in het vorige jaar gebeurd was, slechts een betrekkelijk gering aandeel in de sprat- en haringvangsten gehad heeft. Zeebrugge zoowel als Nieuipoort hebben anders, spijs alles, op gebied der verse vischvangst, een gelukkigen vooruitgang gedaan, die wederzijds 1 1/3 miljoen en 300.000 fr. bedraagt. Oostende is 5 1/2 miljoen frank achteruitgegaan en Blankenberghe is, op weinig na, gelijk gebleven.

Wat de hoeveelheid en de waarde aangaat der Belgische vangsten per soort vaartuig en aard van vischtuig, de gemiddelde vangst per dag afwezigheid en per dag visscherij, hoeven wij slechts te verwijzen naar de tabellen III en VI.

Uit de tabel III mag afgeleid worden, niet alleen dat het trawl-net op gebied der verse vischvangst om zoo te zeggen het eenig gebruikte tuig is, maar ook dat het in de pelagische kustvisserij een ruim aandeel heeft. In 1931, werd er door de gedekte motorvaartuigen 17.066.501 kil. haring met het trawl-net en slechts 268.841 kil. met het stroop-net gevangen. Daarentegen, hebben de opene of half gedekte motorvaartuigen slechts 3.750 kil. haring met het trawl-net en 141.875 kil. haring met het stroop-net bemeesterd. Bijna gansch het aandeel der kleine opene vaartuigen in de haringvisserij (42.605 kil.) werd met behulp van het stroop-net bemachtigd.

Het stroop-net is ook het eenig gebruikte tuig in de spratvisserij. Zoowel de gedekte als de halfgedekte en de opene motorvaartuigen hebben op dit gebied hunne vangsten aan het stroop-net te danken.

Het drijfnet blijft steeds van geringe beteekenis in de najaarsche haringvisserij, alsook de vischlijnen in de visserij ten versche. Wat het eerste tuig betreft, zijn de volledige vangst en, besomming wederzijds 14.544 kil. en 55.641 fr. Daaruit blijkt dat de drijfnet-haring van de nood-

lottige ontwaarding niet geleden heeft, die de ijle haring beschoren was. Dit heeft hij te danken vooral aan de omstandigheid dat hij voor deze laatste ter markt komt.

De tabel IX stelt den lezer in staat zich een denkbeeld te vormen, wat de stoom- en de gedekte motorvaartuigen aangaat, van den invloed, dien de aangehaalde bijzonderheden, sedert de inrichting der zeevisscherijstatistiek, op de uitbating der vaartuigen gehad hebben. De verliezen op de besomming, spijs de instandhouding of den aangroei der hoeveelheden, zijn opvallend sedert 1930. De stoomvaartuigen vallen van 3.935 fr. op 3.519 fr. per zeedag en van 7.038 fr. op 6.695 fr. per visscherijdag. De balans van alle ondernemingen is daar, om te doen uitschijnen dat dergelijke bedragen niet toelaten winstgevend te arbeiden.

Met de gedekte motorvaartuigen is het wat beter, maar ook niet schitterend gesteld. Daar zien wij ook de gemiddelde besomming per reisdag vallen van 1.842 fr. op 1544 fr. en die per visscherijdag van 2.277 fr. op 2.013 fr. De crisistoestand is er dus ook scherp afgeteekend.

Die toestand is overigens nog erger ten opzichte van de opene en halfgedekte vaartuigen, al of niet van een motor voorzien. De eersten zien hunne gemiddelde besomming dalen van 1.084 fr. per vischdag op 598 fr. en de tweeden van 771 fr. op 452 fr. Hier past het den rampspoed der seizoenvisscherijen bijzonderlijk te doen gelden, al moet men er bijvoegen dat deze opgaven niet volledig zijn, daar zij de garnaalvangst niet bevatten, die door dit soort van vaartuigen bijzonderlijk bedreven wordt.

Gelukkiglijk hebben de vischvelden tot dit verval niets bijgedragen. Zij zijn even vrijgevig als voorheen. Afgezien van de nooit gehoorde hoeveelheid van 19.099.121 kil. haring en 7.319.758 kil. sprat die, zonder rekening te houden met 883.905 kil. haring van de Small's en van Klondyk, geheel en al van de Noordzeegronden herkomstig zijn,

staat de massa **diepgrondvisch**, in haar geheel beschouwd, niet beneden het voorgaande peil. Wij hebben immers 14.460.843 kil. dezer visch gevangen, tegen 14.0933,24 kil., in 1930.

De kustzee leverde in 1931 487.386 kil. versche visch, tegen 522.788 kil. in 1930, maar de fijnvisch, zooals de tarbot en de tong, leveren merkelijk meer, en zelfs de pladijs is niet achteruitgegaan.

De Noordzee in hare verscheidene verdeelingen, waarin voornamelijk de Vlaamsche Zee in aanmerking komt, zag hare opbrengst dalen van 9.037.514 kil. in 1930, op 7.077,077 kil. Hier volgt de verhouding der voornaamste vischsoorten in deze daling:

	1930	1931
Griet	140.486 kil.	160.780 kil.
Kabeljauw	221.201 kil.	102.664 kil.
Mooiemeid	14.981 kil.	15.282 kil.
Pladijs	1.705.729 kil.	2.166.590 kil.
Schelvish	121.319 kil.	113.448 kil.
Tarbot	225.452 kil.	264.414 kil.
Tong	291.872 kil.	487.653 kil.

Uit dit overzicht mogen wij besluiten dat het tekort der Noordzee, bijzonderlijk wat de rondvisch betreft, eenigzins goedge maakt werd door eene waardeerbare meerdere opbrengst der beste fijnvisch, zooals tong, tarbot en griet.

Ysland gaf in 1929 2.943.224 kil. visch; 2.068.941 kil. in 1930, en in 1931, slechts 1.712.723 kil. De uitschakeling van talrijke stoomtrawlers geeft natuurlijk aanleiding tot aanhoudende daling dier aanvoeren. De Yslandsche visch is ten gevolge daarvan ook op onze markten schaarscher geworden; zoo verviel de Yslandsche kabeljauw van 1.065.151 kil. op 852.307 kil., en de schelvish van 218.145 kil. op 109.836 kil.

Daarentegen werd Moray Firth met meer welgeluk-

ken bevischt dan in het voorgaande jaar. Deze vischgrond immers bracht 480.290 kil. op, tegen 371.347 kil. in het voorgaande jaar. De kabeljauw en schelvisch zijn er overvloediger gevonden geweest als voorheen.

Ook Rockall heeft belangrijkheid aangewonnen; zijn opbrengst is gerezen van 124.930 kil. op 178.652 kil. Het werd uitsluitelijk door de stoomvaartuigen, bewerkt. De uitslagen der visscherij, wat de rondvisch betreft, waren meer voldoende dan in 1930. Men boekt immers 81.299 kil. schelvisch en 38.653 kil. kabeljauw.

West-Ierland komt voor de eerste maal in de visscherij-statistiek voor met het belangrijk bedrag van 748.071 kil. Het geldt echter voornamelijk trawlharing (464.200 kil.) en makreel (112.650 kil.), bijna uitsluitelijk door de stoomvaartuigen in den nazomer gevangen.

De Iersche Zee en Zuid-Ierland hebben insgelijks hunne opbrengst vermeerderd; zij stijgt van 330.174 kil. tot 512.407 kil., nogmaals ten zeer grooten deele dank zij de krachtinspanning van de stoomtrawlers. Men heeft zowat alle soorten, maar voornamelijk kabeljauw (126.259 kil.) en witting (168.275 kil.) van daar gebracht.

Het Kanaal is, benevens de Noordzee, het uitverkoren vischveld der motortrawlers; stoomtrawlers waren er echter ook werkzaam. De vruchten van hunnen arbeid stegen van 1.524.497 kil., in 1930, tot 2.609.245 kil., in het betrokken jaar. De aanwinst is bijna uitsluitelijk aan de motortrawlers te danken. Het Kanaal levert ruimschoots alle vischsoorten, ook de voornaamste zooals griet (15.662 kil.), kabeljauw (50.536 kil.), mooiemeid (130.399 kil.), pladijs (25.537 kil.), rog (690.205 kil.), tarbot (40.014 kil.); tong (174.393 kil.).

De vruchtbaarheid van het Kanaal van Bristol voor onze visschersschepen heeft in drie jaar veel verloren. Dit werd reeds in 1930 opgemerkt. Het laatste jaar brengt eene nieuwe en groote vermindering teweeg. Men daalt immers

van 1.449.669 kil. op 950.090 kil. Deze streek geeft voor het oogenblik geene in het oog vallende bedragen.

Anders is het gesteld met de Portugeesche en Spaansche kusten, van waar onze stoomtrawlers, spijs hunne verminderde getalssterkte, 444.058 kil. tegen 387.589 kil. in het voorgaande jaar aangebracht hebben. De rog en de tong zijn de hoofdbestanddeelen van dien aanvoer.

Wat den stand der onderscheiden vischsoorten onderling betreft, vallen er eenige tastbare schommelingen vast te stellen. De minst belangrijke soorten hebben over het algemeen nagenoeg de plaats behouden, die zij op onze kustmarkten ingenomen hebben. Andere daarentegen hebben veel plaats verloren. Dit geldt voornamelijk voor de visch meest door de stoomtrawlers van afgelegen gronden aangevoerd, zooals de heilbot, die van 11.514 kil. op 6.865 kil. gevallen is; de kabeljauw, meest de groote en middelmatige, van 2.540.734 kil., in 1929, op 1.721.370 kil. in 1930, en 1.357.296 kil. in 1931; de knorhaan van 879.185 kil. op 472.938 kil.; de leng van 90.280 kil. op 81.240 kil.; de schelvisch van 1.128.344 kil. in 1929, op 704.305 kil. in 1930 en 646.411 kil. in 1931. De groote schelvisch is met de helft verminderd; de kleine alleen is overvloediger geworden. De witting is van 2.071.086 kil. op 1.927.646 kil. gedaald:

Daarentegen moet de verheugende productievermeerdering gesteld worden der fijnste soorten, zooals de griet (186.143 kil. tegen 163.834 kil.); de mooiemeid (267.780 kil. tegen 212.680 kil.); de pladijs (2461.514 kil. tegen 2.010.321 kil.); de groote zoowel als de kleine handelsklasseering hebben hun aandeel in den aangroei. De rog stijgt van 1.849.594 kil. tot 2.433.278 kil.; de schol van 225.341 kil. tot 399.574 kil.; de tarbot van 276.468 kil. op 326.701 kil. (Al de handelsklasseeringen zijn in vooruitgang.) Dit geldt ook voor de tong, die de nooit gekende hoeveelheid van 790.292 kil. op onze markten geleverd heeft; in 1930 had zij 562.294 kil. opgebracht.

II. — De Visscherijondernemingen en Vaartuigen.

Nooit heeft de Belgische zeevisscherijnijverheid, sedert haar toestand in een jaarverslag uiteengezet wordt, een tijdperk van wederwaardigheden doorleefd als het jaar 1931. Niet alleen de algemeene economische crisis, van de welke zij voorheen gespaard gebleven was, heeft ze op hare beurt aangegrepen, door de drukking die zij op het vischverbruik en de vischprijzen teweeg brengt, ook de personeelskwestie heeft voort haren noodlottigen invloed gehad op de uitbating der reeks vaartuigen voor dewelke deze kwestie, sedert verscheidene jaren, van overwegend belang geworden is, te weten de stoomvaartuigen.

Eene wet van den 23 September 1931 (Staatsblad van 25 Sept. 1931) heeft weliswaar de aanmonstering van een scheepsjongen of van twee in de zeevisscherij opgelegd, naar gelang de bemanning uit drie of negen volwassenen bestaat, maar de weldoende gevolgen, die van de toepassing dezer voorschriften verwacht worden, kunnen zich slechts geleidelijk en binnen enkele jaren doen gevoelen.

Ondertusschen, hebben de stoomvaartuigen, eens te meer en meer dan ooit, te kampen gehad met al de moeilijkheden en al de nadeelen die ontstaan uit eene traagzame en gebrekkige samenstelling hunner bemanningen.

Daarenboven hebben, zeer buitengewone voorvallen, zoo als het prijsgeven van den goudstandaard in Engeland, het prijsgeven ook van de vrijhandelspolitiek door dit land sedert bijna eene eeuw gehuldigd, de verscherping der invoerrechten op de visch en de beperking van de invoerbare hoeveelheid visch in Frankrijk, een natuurlijken en geweldigen weerslag op de gesteldheid onzer nijverheid gehad, des te meer daar al deze gebeurtenissen noodzakelijk voor gevolg hebben, dat er vanwege andere landen, evenzeer door deze maatregelen getroffen en steeds over een productieoverschot beschikkend, rustelooze pogingen aange-

wend worden om voor dit overschot een ruimeren uitweg in België te vinden.

Voegen wij nog daarbij dat, in 1931, de haring- en sprotvisscherijen niet beantwoord hebben, aan de verwachtingen der Belgische visschers, die sedert ettelijke jaren hun betrouwen in haar gevestigd hebben, om de ontwikkeling aan de kustvloot gegeven, finantiëel aan te zuiveren.

Dit alles heeft natuurlijk zijn uitwerksel, niet alleen op den innerlijken maar ook op den uiterlijken toestand der visscherijvloot, voornamelijk wat de stoomvloot betreft.

De achteruitgang op dit laatste gebied werd in het verslagjaar met groote vaart voortgezet, in het opzicht van reederijen, vaartuigen en tonnemaat, alsook in alle reeksen. Eene reederij is bepaald verdwenen; het aantal stoomschepen is geslonken van 50 in 1929, op 36 in 1930 en 31 in 1931, en wat nog eene slechtere beteekenis aan deze getallengang geeft, is dat op het oogenblik der telling bijna de helft der stoomtrawlers (15) tijdelijk of voor goed afgetuigd waren, om den economischen nood der reederijen niet te verzwaren. In alle nabuurlanden, wordt thans over de onvoldoende uitslagen, der hoogzevisscherij geklaagd en het is duidelijk dat die toestand zijn invloed hebben moet op de stoomvloot, die steeds een voornaam werktuig dezer nijverheid gebleven is, maar in al deze landen is de stoomvloot tot nu toe nagenoeg gebleven wat zij was, indien zij niet licht vermeerderd. In België, geldt het bijna eene instorting, die slechts kan uitgelegd worden door de hooger aangehaalde omstandigheden en door bijzondere maatregelen bezworen worden.

De Hoograad der Zeevisscherij heeft te dien einde het zijne bijgedragen, door al te doen wat mogelijk was om de uitbating te bespoedigen van de nieuwe visschershaven van Oostende, uitbating die moet voor doel hebben de algemeene kosten onzer reederijen te verminderen en tot de meerwaarde der visch bij te dragen.

Het achterblijven van een aantal stoomtrawlers, heeft noodzakelijk voor gevolg, dat er op de Oostendsche vischmarkt een stijgend tekort gevoeld wordt aan rondvisch, meer voor de gewone verbruiskringen bestemd en voornamelijk gevangen op de afgelegen gronden der Noordzee en van den Oceaan. Het is voldoende een oogslag op de landkaart te doen, om zich ervan te overtuigen, dat België ten opzichte van deze gronden ongunstiger gelegen is dan andere landen, voornamelijk Nederland, die onze vischmarkten ruimschoots van rondvisch voorzien. Daarom werd de toepassing in overweging genomen van eene afstandspremie op de Belgische schepen, die buiten een bepaalden kring visschen. (Verslag Hoograad der Zeevisscherij, 13 Febr. 1932.)

Zoo de stoomvisscherij kwijnend is, biedt de motorvloot daarentegen al de kenteekenen aan eener uiterlijke welvaart. Men mag er zelfs bijvoegen dat er zelden op gebied der kustvisscherij zulk een leefkracht vastgesteld werd. Het aantal reederijen immers is gerezen van 360 tot 414, dit is met 15 p. c.; het getal vaartuigen van 381 tot 433, of daaromtrent 14 p. c.; de tonnemaat van 5246 T. tot 6846 T of 30 pc.. Dit alles wijst op een uitzetting, die bewijs geeft van durf en betrouwen in de toekomst, zij weze al of niet op het kredietwezen gesteund.

Het is van belang na te gaan, waar en hoe deze ontplooiing ontstaan is. Alle aanleg- en visscherijplaatsen hebben er hun aandeel in (Tabel XIII), hoe gering het ook zij; maar het is Oostende die den doorslag geeft, met eene aanwinst van 36 nieuwe ondernemingen, groote of kleine, 37 nieuwe vaartuigen en 1442 T. meerdere scheepston. Daaruit blijkt dadelijk, dat het in de aanzienlijke motorschepen is dat meest vooruitgang gemaakt werd; in de reeks van 100 H.P. en min is er algemeene achteruitgang; boven de 100 H.P. is de aanwinst merkelyk en in die van 150 H.P. en meer is zij verrassend: niet min dan 42 vaar-

tuigen, met motor van 150 tot 300 H.P. werden te Oostende in de vaart gebracht. De beteekenis dezer evolutie is te gewichtig, om ze niet te onderlijnen; de motorkracht heeft in een zeer ruime maat het klein en gemiddeld stoomvaartuig achteruit gedreven en vervangen. In het opzicht van techniek, heeft de visschersvloot er voorzeker niets bij ingeschoten, ingezien de onbetwiste voordeelen die de motor voor de scheepsruimte en de bedrijfsvaardigheid oplevert.

Te Blankenberghe, Heyst-Zeebrugge en Nieuipoort heeft de kustvloot insgelijks haren werkkring door versterking van de motorkracht der vaartuigen vermeerderd.

Ten gevolge van de verschuiving die op gebied van motorkracht plaats gehad heeft, is het aantal reeders-stuurlieden, die in aanmerking kunnen komen voor de verminderde bijdrage voorzien door art. 22 der wet van 30 December 1929, indien deze toepassing op de vaartuigen met min dan 60 H. P. beperkt wordt, gevallen van 169 op 159.

De ontwikkeling der motorvisscherij in een kapitaalkrachtigen zin, ten gevolge van de stijgende eischen van den grootscheepschen bouw, blijkt ook uit den omvang die de maatschappelijke vorm der reederij op dit gebied genomen heeft. Vier handelsgenootschappen baten thans 17 der beste motorschepen uit.

De scheepswerven der kust hebben natuurlijk hun aandeel gehad in de voordeelen verbonden aan de uitzetting der motorvloot, alhoewel meerdere nieuwe schepen in het buitenland gebouwd werden en er, in de tweede helft van het jaar, reeds verslapping in de scheepsbouwnijverheid ingetreden was, die het gevolg was van de teleurstellingen die de kustvloot in de verscheidene wintervisscherijen, opgelopen had. Daardoor werden verscheidene bouwcontracten opgezegd.

In de reeks der opene en half-gedekte vaartuigen vallen wij in de krachteloosheid terug. Die nijverheidtak wordt

zienderoog door de hogere bedrijfsvormen opgeslorpt. Er bestaan nog 88 vaartuigen dezer soort, tegen 112 in het voorgaande jaar, zelfs rekening houdend met 17 afgetakelde scheepjes, zooals het gewoonlijk in het winterseizoen het geval is. Zelfs de motor, die daar ook, ruim veld gewonnen heeft (Tabel XV), vermag niets tegen hun, verval.

De kleine visschersvloot der Wester-Schelde heeft daarentegen uitstekend haren toestand gehandhaafd; zij telt thans 28 opene of halfgedekte vaartuigjes beantwoordende aan de voorschriften der overeenkomst van 's Gravenhage. Daaronder zijn reeds 10 motorbooten, tegen 3 in het voorgaande jaar. De kern ervan is te Bouchaute gevestigd, waar 39 visschers hun hoofdbedrijf vinden, 's winters in den mosselzaadpluk en 's zomers in een schrale bevisching der Scheldemonding.

In haar geheel genomen, heeft de Belgische visschersvloot een flinken stap gedaan op gebied van ondernemingen (414), vaartuigen (433) en tonnemaat (8748), wat betreft de gedekte stoom- en motorvaartuigen, tegen wederzijds 364, 417 en 7453 (tabel XVI) in het voorgaande jaar. Daarenboven bestaan er nog twee gedekte zeilvaartuigen te Oostende.

De verzekering doet er gestadigen vooruitgang. In 1931 waren een 300-tal vaartuigen tegen het zeegevaar verzekerd, voor eene waarde van nagenoeg 30 miljoen frank; de uitbetaalde schade gedurende een tijdperk van acht jaar, schommelt tusschen 7,6 en 45,9 p. c. der verzekerde waarde.

Ook het zeevaartkrediet heeft zijne werking voortgezet, in den zin hier reeds herhaaldelijk uiteengezet. In 1931, werd er door twee samenwerkende kredietvennootschappen, met behulp der Algemeene Spaar- en Lijfrentkas, een totaal bedrag van 4.494.489 fr. voor de aanwerving van visschersvaartuigen en zeevaartmotoren voorgeschoten.

III. — Het Zeevisscherijpersoneel.

De toestand van het personeel der zeevisscherij draagt zeer duidelijk de kenteekens van den dubbelen invloed die in 1931 voor hem overwegend is geweest, dien van de aanzienlijke uitbreiding der motorvaart met grooter vaartuigen, alsook dien van de wet van 22 September 1931 op de aanwerving van het scheepspersoneel der zeevisscherij. Aldus is eene kentering ontstaan die van belang is, niet alleen voor heden, maar voornamelijk voor de toekomst. Uit de opgaven geboekt in de tabellen XX tot XXII blijkt dat de weg naar een normale en geleidelijke ontwikkeling van het visscherspersoneel gevonden is en dat het slechts afhangt van de technische en de economische omstandigheden, in dewelke de nijverheid zal kunnen beoefend worden, dat dit doel binnen enkele jaren bereikt worde.

Ondertusschen blijkt uit de volgende samenvattende en vergelijkende statistiek, welk een groote omkeer in 1931 in de samenstelling van het visscherspersoneel ontstaan is.

	1929	1930	1931
Visscherij met stoom	508 of 25 t. h.	372 of 18,0 t. h.	222 of 10,2 t. h.
Motorvisscherij			
(gedekte vaartuigen)	1368 of 68 "	1533 of 73,5 "	1829 of 84,5 t. h.
Open en half-gedekte	135 of 7 "	175 of 8,5 "	114 of 5,3 t. h.
	2172	2011	2165

Er is dus een globale aanwinst van 85 man of 4 p. c. Het is niet veel, maar toch iets beter dan in het voorgaande jaar en, ingezien den crisistijd dien de nijverheid doorleeft, niet te versmaden.

Tevens past het nogmaals de wat grove verschuiving van personeel te onderlijnen die plaats gehad heeft, zoo wel van de stoomvaart als van de zeer kleine kustvaart naar de motorvaart met gedekte schepen. De voormalige

verhoudingen, in dit opzicht, onder de verscheidene takken van het bedrijf zijn, in de laatste drie jaar, zeer scherp gewijzigd; ten voordeele der motorvaart met gedekte schepen, die meer dan de drie vierden der gansche nijverheid vertegenwoordigt en die in een jaar niet min dan 11 p. c. der bemanningen der andere bedrijfstakken der visscherij opgeslorpt heeft.

Welke zijn echter de voorname drijfveren der personeelsvermeerdering? Zij zijn insgelijks aan boord der motorvaartuigen te vinden. Ten gevolge van het ontstaan van grooter schepen, worden steeds sterkere bemanningen aan boord vereischt. Bemanningen van 5 visschers op de meeste vaartuigen, waren eenige jaren geleden algemeen, thans zijn die van 6 tot 9 manschappen geen zeldzaamheid meer en groeien nog dagelijks aan. Dergelijke bemanningen en schepen eischen ook een bestendig bestuur, vertegenwoordigd niet alleen door een stuurman of kapitein, maar door een tweeden stuurman. Thans worden er 13 tegen, voorheen, 6 dergelijke bevelgevers op de motorvaartuigen geteld. Het beheer der machien, der draadloze toestellen, der keuken op de motors vergt steeds meer bijzonderen arbeid, die aan specialisten toevertrouwd wordt. De getalsterkte van dit bijzonder personeel is in het laatste jaar zeer snel toegenomen. (179 tegen 62)

Maar ten aanzien van de wet van 22 September 1931 op de verplichtende aanmonstering van scheepsjongens, sedert drie maanden in voege op het oogenblik dat de telling van het personeel gedaan werd, levert het een bijzonder belang op haren wezenlijken invloed na te gaan. De wet is natuurlijk nog het tijdperk niet uitgetreden, gedurende hetwelk hare toepassing, zooals die aller wetten van denzelfden aard, best door overreding betracht wordt. Dit ingezien, is de uitslag verrassend; op het einde van 1931 telde men 240 scheepsjongens aan boord der visschersvaartuigen, dit is 17 p. c. van het personeel der gedekte vaar-

tuigen (2051). In 1930 was dit percent slechts 9, op een totaal van 1905.

Wij zijn een normale verhouding tusschen de leerling-schap en de bemanning nabij, des te meer daar het aantal visschersschepen met eene bemanning van ten minste drie volwassenen weinig minder dan 400 is en er bijgevolg nog tamelijk veel plaats voor eene ruimere toepassing der wet overblijft.

Voorzeker heeft het vraagstuk van de verdeeling der premiën voor den aankweek van visschersjongens, in eene dergelijke aangelegenheid eene stijgende gewichtigheid. Dit blijkt overigens uit eene bepaling der wet zelve, die vaststelt dat de scheepsleerjongen, aangemonsterd in de voorwaarden, die zij voorziet, recht heeft, onverminderd zijn aandeel in de premie, op een loon of op een deel van de opbrengst der vangst.

De kamerbesprekingen aangaande de wet vermelden de verklaringen vanwege de Regeering en anders gedaan, over de wenschelijkheid de premiën door de openbare besturen verleend voor de scheepsjongens, te vermeerderen. Als de inscheping dezer laatsten door de wet opgedrongen wordt, tezamen met de moreele en andere verantwoordelijkheden die daaruit voor den stuurman voortvloeien, kan men aannemen dat deze verantwoordelijkheden door eenige tegemoetkoming goed gemaakt worden, des te meer daar de degelijke beroepsontwikkeling toch ook aanzienlijk van de kennis en de toewijding van den stuurman afhangt en de gansche zaak ten langen laatste eene beroepsleerkwestie is, zooals zij, op gebied van ambachten en neringen, ook met de geldelijke ondersteuning der besturen door-gedreven wordt.

Nemen wij den toestand zooals hij in 1931, bijvoorbeeld te Oostende, werkelijk voorkwam, dan ondervinden wij dat voor een leertijdperk van twee jaar van een scheepsjongen en afgezien van de toemaat door het stadsbestuur

van Oostende gegeven, de stuurman, wiens leerling aan de ambtelijke proeven voldaan heeft, 900 fr. toelagen van Staat en Provincie ontvangt, dus rekening houdende met de stadspremie zooiets als 600 fr. per jaar. Geldt het vaartuigen van min dan 25 T., dan komt de bijdrage op ongeveer 500 fr. Men kan aannemen, dat in de beide gevallen deze sommen eene zekere voldoening voor de moeite van den stuurman uitmaken.

De scheepsjongen, die aan al de vereischten van het beroep en van de jury voldaan heeft, staat er wat min gunstig voor. Zijn aanmoediging bestaat in een premie van 150 fr. op een spaarboekje in de Spaar- en Lijfrentkas, eene zeekaart, een passer en een compas. Misschien ware het wenschelijk de inscheping der scheepsjongens nog te vergemakkelijken, door aanschaffing, ten titel van tegemoetkoming, van hunne zeeplunje, ten einde de ouders in een somtijds lastige taak, bij te staan. Doch het komt er op aan de hand eraan te houden, dat dit als aanmoediging en belooning van den leerplicht gedaan worde en niet in een soort van openbaren onderstand ontaarde. Het punt is nog in bespreking in den Hoograad der Zeevisserij.

In 1931 werd door de Regeering een totaal bedrag van 28.625 fr. premiën voor den aankweek van visschers-scheepsjongens uithetaald. De provincie West-Vlaanderen harerzijds verleende 19.625 fr. De herziening van het programma der examens, ten einde eene zekere gradatie ten opzichte van die van leerling-visscherstuurman en visscherstuurman of machienist in te voeren, is in gang.

Merken wij nog op dat de getalssterkte van het visscherspersoneel aangegroeid is over gansch de kuststreek, behalve te De Panne.

Een verschijnsel, dat ook telken jare onze aandacht vestigt, is de ontwikkeling van den scheepseigendom in de zeevisserij. Voorheen gold het den kleinen scheepseigendom; dit is niet meer het geval, sedert de motorvisserij

in hare hoogere bedrijfsvormen den kapitalistischen weg is opgegaan. De stuurman-eigenaar gaat niettemin op dit gebied met ongeminderde vastberadenheid zijn weg. Op het einde van 1931, waren zij 300 in getal, dus 26 meer dan in het vorig jaar, tegen 130 stuurlieden niet-eigenaars. Deze laatsten zijn om zoo te zeggen op hunne voorgaande positie gebleven.

De maatschappelijke toestand van het visscherspersoneel is gebleven wat hij was in 1930. Ondertusschen heeft de wet van 30 December 1929 op de vergoeding der schade voortspuitende uit de bedrijfsongevallen der zeelieden, hare eerste uitwerksels op zeevisserijgebied gehad en kunnen wij deze uitslagen, ingevolge het tweede jaarverslag der Gemeenschappelijke kas voor de Zeevisserij, samenvatten als volgt.

De rekening der Kas voor de zes eerste maanden harer werking, in 1930, levert een batig saldo op van 101.369,89 fr. of 36 p. c., waarvan 20 t. h. of 20.273,98 fr. als reservefonds gestort werden en 81.095,91 fr. aan de leden terugbetaald werd. Op een gezamenlijk bedrag van 321.595,22 fr. verzekeringspremiën, voor hetzelfde tijdperk, waren de bestuurskosten 9 t. h. en de schadevergoedingen 205.321,11 fr., of 56 t. h.

Berekend op het totaal bedrag der gemiddelde loonen, geldende als grondslag voor de berekening der bijdragen, die nagenoeg 15.000.000 fr. beloopten, is de wezenlijke volledige kost der verzekering van het personeel tegen de bedrijfsongevallen slechts 2,07 fr. per honderd frank loon.

In het tijdverloop van 1 Juli 1930 tot 30 Juni 1931, werden 304 aangiften van bedrijfsongevallen overkomen aan zeevisschers bij de kas ingediend. Niet min dan 286 aangiften genoten een gunstig gevolg, waaronder twee doodsgevallen, die aanleiding gaven tot de stichting van lijfrenten, die eene kapitaalsstorting van 131.510 fr. vereischten. Er waren 281 gevallen van volledige tijdelijke werk-

onbekwaamheid en drie gevallen van gedeeltelijke bestendige arbeidsonbekwaamheid.

De overgrootste meerderheid der ongevallen (161), hadden een arbeidsonbekwaamheid van min dan 15 dagen voor gevolg; 98 ongevallen een arbeidsonbekwaamheid van 16 tot 60 dagen en slechts 15 eene van 61 dagen en meer.

Doen wij de indeeling der 304 ongevallen per waterschoutambt, dan komen wij tot de bevinding dat er te Oostende, per jaar en per 100 visschers, 18 aangiften gedaan worden, terwijl te Zeebrugge, Nieuipoort en Antwerpen dit percent slechts 5 bedraagt. Het middencijfer is 14 per 100 visschers.

Ver het aanzienlijkste getal ongevallen, gebeurde op de stoomschepen en de motorvaartuigen met meer dan 60 HP. (243 op 304); 51 op motorvaartuigen van 11 tot 59 H.P. en slechts 12 op alle andere vaartuigsoorten te samen.

De Oostendsche slachtoffers hebben 62 p. c. genoten van de bijdrage voor hen gestort; die afhangende van het zeecommissariaat van Zeebrugge slechts 17 p. c., terwijl de Nieuipoortsche visscherij en die van de Westkust 30 p. c. en de Scheldevischers 93 p. c. der bijdragen, verbruikt hebben.

Men kan echter op de uitslagen van een enkel jaar geen vaste beslitselen nemen, des te min daar in 1931 de wet van 30 December 1929 meer en meer ingang bij de bevolking gevonden heeft en hare uitwerksels merkkelijk degene van het eerste jaar in verscheidene opzichten, overtroffen hebben.

Thans wordt de bijdrage van 3 p. c. van alle reedersstuurlieden, krachtens art. 22 der wet, met de helft verminderd. Sedert 1930 is in de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp aanhangig, reeds door den Senaat goedgekeurd, door hetwelk het voorrecht der reedersstuurlieden beperkt wordt tot degenen, die een vaartuig

uitbaten met een motor van 60 H. P. en min. Het is van maatschappelijk belang en, in het belang der goede werking der Kas, dat dit ontwerp zoohaast mogelijk van stapel loope.

Verder heeft het loonbarema, vastgesteld door het koninklijk besluit van 17 Juni 1930, om te dienen als grondslag voor de berekening der bijdragen der verzekerden en der vergoedingen van slachtoffers van bedrijfsongevallen, aangepast te worden aan de wijzigingen die de evolutie der economische levensvoorwaarden in de laatste maanden tweegebracht heeft. Eene herziening te dien einde werd reeds op touw gezet. Een vermindering van 16 p. c., in verhouding met de daling van het index der kleinhandelsprijzen, werd toegepast en eene herziening van het loonbarema der Schelde- strand- en mosselvaartuigen is op touw

IV. De Zeevischhandel.

Het jaar 1931 werd voor de Belgische visschersvloot in aanmoedigende omstandigheden ingezet. Tot dan toe had de wereldcrisis weinig vat op haar gehad. Alle vaartuigen waren het nieuw tijdperk met blijde verwachtingen ingetreden; niet alleen de visscherij op verse visch, maar ook de sprot- en ijle haringvangsten waren in vollen gang. De vischprijzen, zoowel van de rondvisch, als van platvisch, waren hoog gehouden.

De sprotvisscherij en de haringvangsten stegen tot een nooit gekenden overvloed, waarvan de tabellen XI en XII het bewijs leveren.

Een nakende en zware ontgoocheling stond haar ongelukkiglijk te wachten. De sprot was niet alleen overvloedig op de Belgische kust, maar ook op die van andere landen, voornamelijk op de Engelsche. De afzet der massa waar, die bijzonderlijk haren uitweg in Duitschland moest vinden, was steeds meer verstopt en de instorting der prijzen was zoo geweldig, dat slechts bij uitzonderlijk groote vangsten de visschers voor hunne tochten beloond werden. De hoeveelheid van 7.798.729 kil. sprot werd verkocht voor 3.303.749,45 fr. of 0,42 fr. per kil.

In het voorgaande jaar bedroeg de vangst slechts 5.135.148 kil., maar zij bracht 8.288.692,66 fr., of 1,61 fr. per kil. op. De vergelijking dier beide middencijfers spreekt duidelijk genoeg en levert het bitter bewijs van de schaarsche belooning die de kustvisschers voor hunne overmaat van arbeid genoten hebben.

De ijle haringvisscherij leidde tot hetzelfde nederdrukkend gevolg. Eene reusachtige opbrengst van 18.283.555 kil., verkocht voor 12.723.262,56 fr. of 0,69 fr. per kil. De 11.297.983 kil. van het jaar 1930 werden verkocht voor 17.054.124,62 fr. of 1,60 fr. per kil. Hier ook waren de algemeene handelstoestanden, bijzonderlijk ten opzichte van

den uitvoer naar Duitschland, en de overvloedige vangsten op de Schotsche en de Scandinavische kusten oorzaak van, eene nimmer geweten ontwaarding der visch.

Deze beide vaststellingen zijn van overwegend belang voor de beoordeeling van den economischen toestand der kustvisscherij en der middelmatige motorvisscherij. Het is wel bekend dat dezer schepen, in de laatste jaren omgebouwd werden, dank zij voorspoedige en loonende uitkomsten, der winterseizoenvischerij en dat het krediet ruimschoots daartoe bijgedragen heeft. Deze opgang werd zelfs in het begin van het besproken jaar met onverminderde kracht doorgedreven, zooals de hooger besproken statistiek van de vaartuigen en van het personeel het duidelijk genoeg doen uitschijnen. Het kon niet anders of, de tegenslagen in de sprot- en de kustharingvisscherijen moesten, hunne uitwerksels tot op de scheepswerven der kust doen gevoelen. Dit is ook geschied; voor het oogenblik mag men vaststellen dat de bedrijvigheid daar gering is en dat nieuwe bestellingen zeldzaam geworden zijn.

De stoomvloot heeft eigenlijk in den gelukkigen aanvang der visscherij te versche, in 1931, slechts een gering deel gehad. Voor haar immers bestond sedert jaren de personeelscrisis, op dewelke in de voorgaande verslagen aangedrongen werd en die tot haar toppunt gestegen is op het oogenblik zelf dat eene gansche reeks min of meer krachtige motorvaartuigen in de vaart gebracht werden. Van dit oogenblik af ontstond ook een nieuwe aanranding tot aftuiging of vervreemding der schepen, wat een tiental der aanzienlijkste deed verdwijnen.

Niet alleen de lastige personeelssamenstelling en de verliezen daarmede door tijdsverlies aan wal en op de vischgronden, verbonden droegen daartoe bij, maar tevens de gesteldheid van den wereldhandel die, in de eerste zomermaanden van 1931, in de vischprijzen scherp tot uiting kwam, de val van den goudstandaard der Engelsche munt,

die meest den reederijen van stoomtrawlers de practische mogelijkheid ontnam voordeelige ontschepingen op de Engelsche markten te doen; verder de strenge beperking van den vischinvoer in Frankrijk, gevolgd van inkomrechten op de verse visch in Engeland; de zeer voelbare weerslag die dit alles op de bevoorrading van het Belgische binnenland, door verscherpte mededinging der naburen moest hebben, brachten de ongunstigste algemeene voorwaarden teweeg die de kustnijverheid ooit doorleefd heeft.

De besomming der stoomvaartuigen daalde zoo schielijk als hun aantal. De gezamenlijke opbrengst der aanhouders daalde op 5.457.941 kil. en 15.806.586,20 fr. of 2,89 fr. per kil. De middenprijs van 1930 was 3,72 fr. Het verschil tusschen de beide waardemeters doet al het erge van den toestand uitschijnen, al bevatten zij de opbrengst van 883.965 kil. trawlharing, gevangen benoorden Ierland en verkocht te Oostende voor 1.821.638 fr. (Tabel XXIII). Niet alleen de prijsvermindering op deze soort heeft dien uitslag teweeg gebracht, maar ook degene die bijna alle andere vischsoorten in min, of meer ruime maat ondergaan hebben. (Tabel VIII).

De gemiddelde opbrengst der stoomtrawlers per scheepston, is gedaald van 10.666 fr. op 8,310 fr., de laagste sedert de stabilisatie der Belgische munt vastgesteld. De verder overgedrukte beraadslaging van den Hoograad der Zeevisscherij, op 14 Mei 1932, levert het bewijs dat de toestand ondertusschen steeds wisselvalliger wordt.

Dit blijkt ook uit de uitslagen door de motorvisscherij in 1931 op gebied van verse visch behaald. Op enkele uitzonderingen na (de schar, de groote schelvisch en de zonnevisch), is ook voor haar de prijsvermindering op de vischsoorten algemeen. Voor verscheidene voor den Belgischen vischhandel zeer belangrijke fijnsoorten, zooals de tong, is de gemiddelde prijs gedaald van 27,47 fr. op 20,87

fr. per kil., dit is met 24 t. h. Voor de tarbot valt men van 16,66 fr. op 13,49 fr., of 19 p. c. vermindering. De kabeljauw daalt van 9,39 fr. op 8,22 fr., dit met 12 p. c. enz. Dat de motorvaartuigen, die bijzonderlijk op de fijnere Noordzee- en Kanaalvisch aangelegd zijn, evenzeer door deze prijsschommelingen getroffen zijn, blijkt hieruit dat de middenprijs der verse diepgrondvisch, door de motorschepen, ter kustmarkt gebracht, gedaald is van 4,56 fr., in 1930, op 4,29 fr. in 1931. Stippen wij terloops aan, dat voor de vier eerste maanden van 1932, hij ter vischmijn van Oostende op 3,83 fr. gezonken was.

Tegen deze nadeelige uitkomsten moet voorzeker eene vermindering der kosten van uitbating der vaartuigen in aanmerking komen, maar het is daarom niet min zeker dat deze laatste niet vermag de eerste nadeelen goed te maken.

Zooals reeds opgemerkt werd, hebben de internationale verhoudingen, op vischhandelsgebied in België, een natuurlijke en dadelijken invloed, daar onze voor alle verse visch openstaande grens met steeds meer begeerlijkheid overschreden wordt door buitenlandsche uitvoerders, in de landen die drastische afweermaatregelen ingevoerd hebben hoe langer hoe meer in hunne bedrijvigheid beperkt. In de verdere bespreking van den Nederlandschen vischhandel, is de uitbreiding van den Nederlandschen export in België door juiste en indrukwekkende cijfers bevestigd. Dit wordt tevens ten duidelijkste bekrachtigd door de bijlage II van het verslag der zitting van den Hoograad der Zeevisscherij, van 6 November 1931, dat gold als grondslag van den wensch, van deze vergadering, om de Belgische visscherij tegen den stijgenden vloed van den vischinvoer te beschermen. In 1930, was deze invoer gestegen, in dezelfde maat als de vangsten van verse visch door de Belgische vaartuigen verminderd waren. (ruimschoots 5.000.000 kil.)

In 1931 werd, ingevolge de opgaven der handelsstatistiek, van het Belgisch-Luxemburgsch verbond, deze toestand niet verbeterd. Die opgaven zijn de volgende:

VISCHSOORTEN	INVOER		UITVOER	
	Hoeveelheid	Waarde	Hoeveelheid	Waarde
	kil.	fr.	kil.	fr.
Haring, versch of bevrozen.	6.194.100	9.813.008	17.869 100	19.781.000
Haring, gerookt of gezouten.	24.595.200	41.518.000	1.153.100	2.488.000
Zeekreeften, langoustes, kreeften	278.000	7.422.000	600	17.000
Oesters	665 800	6.052.300	100.200	827.000
Oesterbroed.	6.800	30.000	—	—
Mossele en andere gevulde schelpen, niet genoemd	30.147.200	14 251.000	12.891.100	5.786.000
Visch, niet afzonderlijk getarifeerd	18.319.100	62.146 000	7.583.800	27.120.000
Jaar 1931.	80.206 200	140.732.000	39.597.900	56 019.000

Deze opgaven bevestigen ten volle die van het buitenland, wat de versche visch betreft bijzonderlijk. Wij hebben in het verslagjaar 18.319.100 kil. niet afzonderlijk getarifeerde dit is versche visch ingevoerd, voor 62.146.000 fr., dit is 3 of 4 millioen kilogrammen meer dan onze eigene nijverheid in elkeen der drie jaren zelve op de markt gebracht heeft.

In 1930 was die invoer 17.400.300 kil. en, in 1929, 13.208.700 kil. De toeneming is bijgevolg aanhoudend en merkelyk. Dit geldt ook voor de mosselen, van dewelke er 30.144.200 kil. voor 14.251.000 fr. ingebracht werden, doch van dewelke er 12.891.100 kil. weder uitgevoerd werden.

De Belgische uitvoer van versche visch is insgelijks gestegen; van 5.915.600 kil. op 7.583.800 kil. De uitvoer werd

gelukkiglyk in het laatste kwartaal van 1931 weinig of niet door uitputting van het Fransche contingent gestremd, alhoewel dit laatste onvoorziens op het brutogewicht vischwaar toegepast werd. Doch vergelykt men de waarde der uitvoeren van 1930 en 1931 (26.845.000 fr. en 27.120.000 fr.), dan komt men dadelijk tot het besluit dat de uitvoersvermeerdering grootendeels aan minderwaardige visch te danken is; dit is voornamelyk zoo voor den uitvoer van sprout en ijle haring op Duitschland.

De statistiek van het spoorvervoer (Tabel XXVII) toont immers aan, dat de verzendingen naar dit land van 16.015 ton tot 26.264 ton gerezen zijn. Die naar Frankrijk daalden van 1762 op 1308 ton; doch vischverzendingen worden anders dan, door spoorvervoer naar dit land gedaan.

Het ware van belang na te gaan, in welke maat de prijsdalingen, zooeven langs de kust vastgesteld, op de markten van het binnenland gevoeld werden. Wij beschikken ongelukkiglyk te dien einde slechts over gebrekkige middelen, daar de statistieken der binnenmarkten het waren-gewicht niet in acht nemen. Wel weten wij dat de gezamenlijke verkoop in de mijnen der voornaamste steden van 31.930.634 fr. op 30.470.522 fr. gedaald is, maar het staat niet vast dat eene vermindering der koopwaar daarmede in verband staat.

Dit schijnt weinig het geval geweest te zijn te Brussel namelyk, waar de verkoop steeg van 15.197.512 fr. voor 76,328 colli, tot 15.439.340 fr. voor 77,562 colli. De zendingen der Vlaamsche kust in deze totalen, zijn wezenlyk gelijc gebleven: 6003 en 6000 colli.

Men heeft te Brussel een verkoopstelsel uit der hand ingevoerd, te gelijcertyd met den afslag; dit heeft voor doel den verkoop te bespoedigen en stelt de koopers uit de provincie in staat, hunne bestellingen op het oogenblik der aankomst van de visch te doen.

Te Antwerpen, werd voor 10.274.931,80 fr. visch verkocht

tegen 11.733.604 fr. in het voorgaande jaar. Die uitslag wijst op eene vermindering van afzet, toe te wijten aan een stormachtig winterseizoen en aan de economische crisis. Te Antwerpen kunnen wij verbetering aanstippen voor de afzendingen uit Oostende. (1.202.690 fr. tegen 823.801 fr. in het voorgaande jaar). Deze verbetering is nog onbeduidend, vergeleken met den uitheemschen toevoer, maar kan aanzien worden, als een eerste stap naar de verwezenlijking van het reeds zoo lang uitgesproken verlangen, meer Belgische visch in de Antwerpsche mijn te zien toekomen.

Wijzigingen werden aan de mijninrichting te Antwerpen niet toegebracht. Wel werd er vastgesteld dat de sedert 1930 in voege zijnde voorwaarden van verpachting der banken op de vischmarkt, voorwaarden die bepalen dat op de markt slechts visch mocht worden te koop gesteld, die in de aanpalende mijn aangekocht werd, de goedkeuring niet had van een aantal vischverkoopers. Vooral werd geklaagd over het feit dat de visch niet tijdig genoeg op de markt kwam.

Voor dit jaar werd dus besloten, het gebruik der mijn niet verplichtend te maken; evenwel wordt voor de visch, die rechtstreeks op de markt gevoerd wordt, en waarvoor geen mijnrecht betaald werd, een recht geheven van 0,12 fr. per kil. nettogewicht, voor onderhoudskosten, gebruik van water, enz. De ondervinding zal uitwijzen, tot hoever deze wijziging bevrediging geeft.

Te Gent verkocht men 15.009 colli voor 1.010.993 fr., tegen 13.413 colli voor 1.097.866 fr. in 1930. Eene prijsvermindering blijkt hier veel meer waarschijnlijk. De buitenlandsche afzendingen zijn in het geheel 2.665 colli, met eene gezamenlijke waarde van 231.107 fr., waarvan 1750 colli Hollandsche waar. In het voorgaande jaar was de toevoer in het geheel 5695 colli. Eene vermindering van de helft valt dus aan te stippen.

Te Mechelen daalt de verkoop van 1.574.247 fr. op 1.422.972 fr. en het aantal verkochte colli van 9364 op 8504, waaronder 2727 Hollandsche, tegen 5307 in het voorgaande jaar.

Te Luik werden de toezendingen in vijf verkoophallen en in een bijzonder gesticht en die voor een aantal bijzondere gestichten geraamd op 2.217.632 kil., tegen 1.114.226 kil. in 1930. De zendingen voor 1931 naar de vischhallen bevatten 342.450 kil. Belgische visch, 148.850 kil. Nederlandsche en 11.000 kil. Deutsche waar.

Te Leuven bleef de verkoop nagenoeg op hetzelfde peil als in het voorgaande jaar. (1.450.579,80 fr. tegen 1.455.634 fr.) De min belangrijke gestichten van Lier, Denderleeuw, Lokeren zagen hunnen afzet verminderen. Te St Nikolaas integendeel, heeft hij veld gewonnen.

Ingezien de vermindering der Hollandsche zendingen op de meeste markten, uitgezonderd Brussel, eenerzijds, en de algemeene door de statistiek vastgestelde uitbreiding van den Nederlandschen vischhandel in België anderzijds, valt er te besluiten dat de pogingen der Nederlandsche verzenders om den consignatiehandel uit te schakelen, met een zeker welgelukken bekroond worden.

In den loop van 1931 werd door de N. M. der Belgische spoorwegen de dienst van kleine colli ingevoerd, die uitgebreid werd tot de vischzendingen. Ijlgood van 5 kil. en min en voor gevolg had deze zendingen vrij te stellen van de gebeurlijke kosten van herverzendingen per buurtspoorweg en de vervoerpleegvormen te vereenvoudigen. De vervoerprijzen die eerst met 0,50 fr. verhoogd geweest waren, werden daarna met 1,00 fr. verminderd, zoodat ondanks de ingevoerde verbetering eene vermindering van 0,50 fr. op de voormalige vervoerprijzen toegestaan werd. In het begin van 1931 bedroegen deze 3,50 fr. per 3 kil. en min en 4,50 fr. voor meer dan 3 tot 5 kil. Zij werden wederzijds op 3,00 fr. en 4,00 fr. teruggebracht.

V. — Zeevisserij op wetgevend en bestuurlijk gebied.

Door een koninklijk besluit van 6 Juni 1931 (Staatsblad 2 Juli 1931) werden van het Ministerie van Landbouw afgescheiden en zooals voorheen gevoegd bij de diensten van het verkeerswezen: A) alwat betrekking heeft tot de zeevisserij, de toelagen aan de visscherij, de visscherskassen, het maatschappelijk statuut van den zeevisscher, den Hoograad der zeevisserij, het bestendig comitee voor zeevisch en mosselteelt; B) de diensten van het internationaal onderzoek der zee en van de zeevisserijstatistiek; C) het toezicht op de visscherij.

Een besluit van den heer Minister van Landbouw, gedagteekend van 5 Juni 1931 (Staatsbl. van 10 Juli 1931) had voorafgaandelijk benoemd, in uitvoering van art. 31 der wet van 30 December 1929 en art. 1 van het koninklijk besluit van 24 Juni 1930, voor een termijn van drie jaar, tot bijzitters der vrederechters geroepen om kennis te nemen van geschillen betreffende den graad van bestendige arbeidsonbekwaamheid van zeevisschers, slachtoffers van beroepsongevallen:

I. Als reeders of gewezen reeders, de heeren De Bra H., reeder te Héyst-a-zee; Laenen A., id. te Brugge; Bauwens R., id. te Oostende; Rybens P., gewezen reeder te Nieupoort; Teirlinck H. J., reeder te Bouchaute.

II. Als schippers-reeders of gewezen schippers-reeders: de HH. De Bruyne P., gewezen schipper-reeder te Blankenberghe; Ghys H., id. te Oostende; Vlietinck C., schipper-reeder te De Panne; Verbanck A., id. te Nieupoort.

III. Als zeevisschers of gewezen zeevisschers: de HH. Blonde A., gewezen zeevisscher te Oostende; Harteel J., id. te De Panne; Zonnekeyn Fl., te Oostende; Savels L., zeevisscher te Héyst-a-zee.

Ten gevolge van den overgang van het Zeevisserijbestuur naar het Ministerie van het Verkeerswezen, werden door een koninklijk besluit van 5 September 1931 (Staatsblad van 27 November 1931) de volgende personen, als leden van den Hoograad der Zeevisserij aangesteld: de HH. H. Baels, oud-minister, lid der Kamer van volksvertegenwoordigers, te Oostende; H. De Vos, algemeene bestuurder van het Zeewezen, te Brussel; G. Goor, zeekapitein, nautische raadgever bij het beheer van het Zeewezen, te Brussel; R. Verschelde, afdeelingshoofd bij het Beheer van het Zeewezen.

Door een ministeriëel besluit van 1 October 1931, werd de heer H. Baels benoemd tot voorzitter van den Hoograad der Zeevisserij. (Staatsbl. 27 Nov. 1931)

De eenige wetgevende tusschenkomst, op zeevisserijgebied, was de lang verwachte wet van 23 September 1931 (Staatsbl. van 25 September 1931), op de aanwerving van het personeel der zeevisserij, wet die in bepaalde omstandigheden de aanmontering oplegt van scheepsjongens aan boord der visscherijvaartuigen, ten einde het klimmend gebrek aan manschappen tegen te gaan. Wij hebben de eerste uitslagen dezer wet in verband met den toestand van het personeel besproken.

De propaganda voor het zeevischverbruik werd in 1931 voortgezet, zooals blijkt uit de volgende verslagen der HH. Vander Vaeren en Van Hal, voorzitter en secretaris der propagandacommissie.

Deze commissie heeft in den loop van het jaar 1931, negen algemeene vergaderingen gehouden, welke allen plaats grepen in het stadhuis te Oostende.

Op deze zittingen werden de middelen onderzocht en besproken, best geschikt om het vischverbruik uit te breiden.

Deze middelen waren:

1^o) Het vischverbruik door het leger;

2°) Bijzondere onderrichtingen betreffende de vischbereiding, de voedkracht der visch, enz., in de normale-middelbare- en huishoudscholen van het land;

3°) De invoering van vriesinrichtingen;

4°) Ruchtbaarheid in de pers, propaganda door brochuren en vlugschriften, kosteloos uit te deelen;

5°) Inrichting van propagandavoordrachten;

6°) Opzoeking van middelen om het afzetgebied van kleine visch en haring uit te breiden. (Inrichting van reizende *fish shops*.)

7°) Zorg voor een goedkoop en regelmatig vervoer der visch.

Ingezien moeilijkheden van bestuurlijken aard, kon de propaganda voor de vermeerdering van het vischverbruik in het leger, in 1931, niet doorgevoerd worden, doch voetstappen werden bij de bevoegde overheden aangewend, opdat deze in het begin van 1932 zou kunnen aanvangen.

In 1931, werden door de zorgen der commissie 44 voordrachten gehouden, waarvan 13 in verscheidene onderwijsinrichtingen van het land. Deze voordrachten, voor het meerendeel door lichtbeelden en film opgeluisterd, genoten overal een grooten bijval.

Er werden 50.000 propagandakookboekjes uitgegeven, 58.400 plakbrieven en 100.000 strooibriefjes. Dit drukwerk werd gezonden naar al de onderwijsinrichtingen van het land, de restauratiehouders, gestichten, kloosters, kostscholen, enz., economen van fabrieken en andere instellingen, welke een talrijk personeel bezigen, zooals de groote banken, de verzekeringmaatschappijen.

Ten einde het afzetgebied van haring en kleine visch uit te breiden, onderzoekt de commissie de mogelijkheid om, in talrijke gemeenten, vischverkoopdagen in te richten. Op deze gelegenheidmarkten zal uitsluitend visch van Belgische vangst verkocht worden. De noodige onderhandelingen werden hiervoor reeds aangevat.

Dank zij de bemoeiingen der commissie, zal men zich, in 1932, in de verschijning der rondreizende *fish shops* mogen verheugen.

Het vervoer der visch was in ons land onvoldoende ingericht en de tarieven blijven nog te hoog; daarom werd in den schoot van den Hoogeren Raad der Zeevisserij een afvaardiging aangesteld, bestaande uit leden der commissie, ten einde van de N. M. der Belgische Spoorwegen, wat de verzending der visch betreft, een beter vervoer en herziening der tarieven te bekomen, wat ook gedaan werd.

De commissie zal tevens eene actie op touw zetten, tegenover de gemeenteraden, die buitengewoon hooge rechten heffen op den vischverkoop in de mijnen. Op sommige plaatsen belopen die 6 %, hetgeen met de overige onkosten op een totale belasting van 10 % uitkomt.

Zij zal eveneens trachten te bekomen, dat de visscherijproducten dezelfde fiscale voordeelen genieten als de landbouwvoortbrengselen.

Ingezien den grooten bijval, in 1930 bekomen, besloot de commissie in 1931 eene tweede vischtentoonstelling in te richten te Brussel. Deze tentoonstelling greep plaats ter gelegenheid van het achtste Voedingssalon (van 19 September tot 4 October).

Al de kloosters, pensionnaten en andere gemeenschappen, scholen voor huishoudelijk onderwijs, kantienen van groote banken, verzekeringmaatschappijen, groote fabrieken, enz., ontvingen eene vrijkaart met omzendbrief waardoor de econoom uitgenoodigd werd de vischtentoonstelling te komen bezoeken.

Ingevolge de officieele berekening, werd de stand bezocht door 270.238 personen.

Aan den stand werd 12.600 kilog. verse visch verkocht, afkomstig van de Belgische kust, waaronder 900 kilog. knorhaan; 450 kilog. mooiemeid; 1750 kilog. pladijs; 800 kilog. makereel, 1400 kilog. witting; 900 kil. kleine rog;

1500 kilog. kleine kabeljauw; 900 kilog. kleine schelvisch; 450 kilog. versche haring; 1300 kilog. Schotsche schol; 200 kilog. poon, 1050 kilog. steenpost; 100 kilog. pladijs; 400 kilog. witte zalm; 200 kilog. zeeduivel; 250 kilog. zeebrasem en 550 kilog. zeepaling.

In de spijszaal, opgericht door de zorgen der propagandacommissie, werden op veertien dagen 4.804 vischmaaltijden opgediend.

Aan den stand werden ongeveer 21.500 kosteloze uitdeelingen, gedaan van gefruite visch met brood, dit is gemiddeld 1.500 uitdeelingen per dag; al deze visch werd gereedgemaakt onder het oog van het publiek.

Een honderdtal scholen, vergezeld van de onderwijzeressen, werden er rondgeleid en woonden de voordrachten bij.

Er waren huishoudsters die zich dagelijks van versche visch kwamen voorzien, zoodat men mag aannemen, dat gedurende 15 dagen in die huisgezinnen alle dagen visch geëten werd. Er dient bijzonderlijk opgemerkt te worden, dat er om zoo te zeggen uitsluitend kleine visch verkocht werd.

Daar de practische voordrachten doorlopend waren, is het zeer moeilijk het juiste aantal ervan te bepalen. Buiten deze voordrachten, met practische proeven van eenvoudige vischbereiding, die zoo druk gevolgd werden dat dikwijls de hulp der politie moest ingeroepen worden, ten einde de voordrachtgevers wat te ontlasten, werden een dertigtal theoretische voordrachten gehouden door de HH. Clément en Van Hal.

De door de commissie, voor 1931, gevoerde propaganda, kost ongeveer 200.000 frank.

Van al de vischhandelaars die aangesproken werden, om persoonlijk een stand te nemen, tijdens de vischtenoonstelling, hebben vier firma's den oproep beantwoord. Vier Oostendsche huizen hebben ieder een stand gehuurd

van 12 m², en er iemand geplaatst om de belanghebbenden al de noodige inlichtingen te verschaffen nopens de wekelijksche vischverzendingen van 2 kilog. minimum.

Twee dezer firma's hebben gedurende de 15 dagen der tentoonstelling 543 abonnementen opgeschreven, voor een gezamenlijke levering van 1286 kilog. per week. Deze cijfers werden door de huizen zelf verschaft.

De door de commissie gevoerde propaganda beoogt geen enkel persoonlijk belang en ijvert slechts voor de algemeene welzijn en voorspoed.

Over het algemeen mag men zeggen, dat het werk der commissie zeer nuttig en de tot nu toe gevoerde propaganda zeer doeltreffend zijn, en dat de resultaten dezer actie, wat het jaar 1931 aangaat, de meest optimistische verwachtingen overtreffen. Men mag gerust op dien weg voortgaan.

Ongelukkiglijk werd er vanwege de betrokkene openbare besturen niet genoeg tegemoetkoming ontvangen. Ondanks menigvuldige voetstappen en herhaald aandringen bij de Oostendsche overheid, heeft deze tot nu toe allen geldelijken steun aan de propaganda onzeggd; hetzelfde geldt voor het provinciaal bestuur van West-Vlaanderen.

VI. — Waterwerken ten behoeve der Zeevisserij.

De heer hoofdingenieur-bestuurder van den Bijzonderen dienst der Kust, heeft de volgende inlichtingen verschaft aangaande de werken van onderhoud en verbetering, die in 1931 aan de haveninrichtingen der kust ten behoeve der zeevisserij, uitgevoerd werden, alsook, aangaande de ontwerpen van soortgelijke werken die eerlang zullen uitgevoerd worden.

A. — Haven van Zeebrugge.

a) Onderhouds- en verbeteringwerken.

De gewone onderhoudswerken aan de aanhoorigheden der visschershaven hebben aanleiding gegeven tot eene uitgave van 60.111,80 fr.

Het eerste deel der werken van uitbreiding van de visschershaven is in den loop van het jaar 1931 voltooid geworden; deze werken hebben eene uitgave gevegd van 4.001.720,27 fr.

Bovendien werden voor een bedrag van 760.753,80 fr. aardewerken uitgevoerd, met oog op het tweede deel der ontworpen werken van uitbreiding.

b) Ontworpen werken.

De aanbesteding voor de uitvoering van het tweede deel dezer werken heeft op 31 December 1931 plaats gehad.

B. — Haven van Blankenberghe.

a) Onderhouds- en verbeteringwerken.

Eene som van 189.639,29 fr. werd in 1931 besteed aan onderhoudswerken der haven van Blankenberghe en harer aanhoorigheden, alsook eene som van 8.6447,88 fr. aan onderhoudswerken der gebouwen, lichten en seinvuren.

De werken tot ontslijking van de spuikom, aanbesteed voor de som van 358.953,97 fr., zijn ten gevolge van bij-

zondere omstandigheden niet kunnen voltooid worden in den loop van het jaar 1931.

C. — Haven van Oostende.

a) Onderhouds- en verbeteringwerken.

De jaarlijksche ontslijkingwerken van de oude visscherskom, met een omvang van 35.562 m³, hebben aanleiding gegeven tot eene uitgave van 160.100,12 fr.

De toegangsgseul tot de sluis van de nieuwe visschershaven en de nieuwe tijkom werden terug op hunne diepte gebracht; de weggenomen kubiek bedraagt 84.998 m³, overeenstemmend met eene uitgave van 382.685,05 fr.

Onderhouds- en verbeteringwerken werden voor een bedrag van 68.000 fr. uitgevoerd aan de oude kaai der stoombooten; deze werken bestonden in de vernieuwing van een aantal versleten stukken van het timmerwerk en in de herstelling en vergrooting van de gekalside oppervlakte van den wal dezer kaai.

De inrichtingen der nieuwe visschershaven zijn voortgezet en voltooid geworden; de totale onkosten beloopt 44.293.254,94 fr.

De herstelling- en verbeteringwerken uitgevoerd aan de toegangssluis tot de nieuwe visschershaven hebben eene uitgave gevegd van 487.421,00 fr.

De bouwwerken der nieuwe vischmijn werden voortgezet; de onkosten dezer aanneming beloopt op heden eene som van 18.200.069,80 fr.

De onderneming voor het bouwen van twee sleephellingen, de eene voor schepen van 590 Ton en de andere voor schepen van 1.000 Ton, is uitgevoerd; zij heeft eene uitgave gevegd van 4.854.000,00 fr.

b) Ontworpen werken.

Toegangswegen tot de nieuwe vischmijn.

Deze aanneming, ten bedrage van 621.275,89 fr., is op

29 December 1931 goedgekeurd geworden. De werken zijn thans in uitvoering.

De aanneming der werken tot aanlegging der wegen in de nijverheidswijk van de nieuwe visschershaven is eveneens goedgekeurd sedert 31 December 1931, voor een bedrag van 1.930.784,21 fr. Ook deze werken zijn thans in uitvoering.

D. — Haven van Nieuipoort.

a) Onderhouds- en verbeteringwerken.

De regelmatige ontslikking van de kielbank heeft aanleiding gegeven tot eene uitgave van 14.000 fr.

De werken van voltooiing van het stroomopwaartsch gedeelte van het Westerstaketsel, met verbinding aan den zeedijk, zijn in den loop van het jaar 1931 voortgezet geworden. Bij deze werken werd de bouw van een steiger voor den motorreddingdienst gevoegd.

De aanneming belooft 5.685.502,81 fr.

De werken van herstelling van de vlotkom en van hare toegangsgeul zijn ook, in den loop van het jaar 1931, voortgezet geworden.

Eene som van 489.934,01 fr. is besteed geweest aan de uitvoering van werken van versterking aan de kaai vóór de stad Nieuwpoort.

De werken voor het herbouwen van het Oosterstaketsel met nieuwen lagen havendam en de verbreding der havengeul werden in Mei 1931 aangevangen; deze aanneming, ten bedrage van 14.150.421,41 fr., moet in December 1935 voltooid zijn.

b) Ontworpen werken.

Voor het oogenblik zijn geen andere werken ten behoeve van de zeevisscherij te Nieuipoort ontworpen.

VII. — Het Beroepsonderwijs der Zeevisscherij.

In het opzicht van het aantal ingeschreven leerlingen, is dit beroepsonderwijs in 1931 in zijn geheel licht achteruitgegaan, voornamelijk te Oostende en te Heyst, de twee kernpunten der zeevisscherij, zoowel in de reeks der niet-varenden als der varenden, vaststelling die een zekere belangstelling verdient, bijzonderlijk met het oog op de praktische uitwerksels der wet op de verplichtende aanmontering der scheepsjongens. (Tabel XXVIII).

Dit onderwijs heeft daarom niets van zijne degelijkheid en innerlijke uitwerksels verloren, zooals blijkt uit de volgende bijzonderheden, ontleend aan het ambtelijk verslag van het schooltoezicht.

De leeraars kwijten zich met vlijt en verkleefdheid van hunne taak en elkeen doet opofferingen opdat het onderwijs aan zijn doelwit voldoe. Het didactisch materiaal vermeerdt van jaar tot jaar. Een handboek over radiotelegraphie is door de leeraars der vrije visschersschool van Oostende uitgegeven geweest en vermeerdt de reeds vrij aanzienlijke documentatie der scholen.

De examens van het jaar 1931 hebben eens te meer bewezen, dat het onderwijs stilaan verbetert en opgaat; nieuwe leermethoden werden ingevoerd. Bijzondere leergangen voor machienisten en motoristen, sinds Juni 1931 ingericht in de Zeevaartschool van Oostende, hebben de meest aanmoedigende uitslagen opgeleverd. Een dertigtal leerlingen hebben deze lessen bijgewoond.

Het is wenschelijk dat deze uitsluitelijk theoretische leergangen in praktische lessen omgezet worden. De beide leergangen zouden een wel samenhangend geheel uitmaken, wat voor de goede vorming der motoristen uiterst noodig is.

In den loop der toezichtsbezoeken, werd er vastgesteld, dat bijzondere leergangen tot vorming van nieuwe leeraars voor visschersscholen noodig worden. Eenige leden van

het leeraarskorps hebben bijna de ouderdomsgrens bereikt en zullen binnen kort op rustgeld gesteld worden; er zal bijgevolg in hunne vervanging moeten voorzien worden.

Het is ook noodig te doen opmerken dat het onderwijzend personeel der visschersscholen een of tweemaal 's jaars zou moeten bijeenkomen, om de verbeteringen en de mogelijke veranderingen te bespreken, die in de onderwijsmethoden kunnen ingevoerd worden. Er zou aldus meer eenheid in het onderwijs bekomen worden. Dit ware vooral nuttig voor de scholen van tweeden rang, zooals Blankenberghe, De Panne, Oostduinkerke.

In het verlopen jaar, werden 68 diploma's door de staatsjury afgeleverd. De diploma's worden als volgt verdeeld: 23 van leerling-schipper ter visscherij; 26 schipper ter visscherij; 8 machienisten; 11 motoristen. De uitslag is wezenlijk verheugend en toont des te meer den geest aan die heerscht in de visschersscholen.

De lichte numerische achteruitgang in het vakonderwijs der zeevisschers vastgesteld, is niet zonder invloed op de kosten van dit onderwijs, ingevolge de schoolbegrootingen van het betrokken jaar. Die kosten zijn van 308.467 fr. op 286.762,80 fr. gedaald, alhoewel de tusschenkomst der hoogere besturen daarentegen eenigzins gestegen is. Die kosten worden verdeeld als volgt:

Visschersberoepsscholen. — Schooljaar 1930-1931.

GEMEENTEN	Uitgaven goed-gekeurd in de begrooting voor 1930-31	Toelagen van	
		Staat	Provincie.
B'ankenberghc	6.560.—	3.360.—	2.138.—
De Panne	14.705.—	8.472.40	4.671.50
Heyst	31 653.—	15 870.—	9 588 —
Nieupoort	12.199.—	6.350.—	3.895 —
Oostduinkerke	12.679.30	6.659.65	3 850.50
Oostende :			
Gemeenteschool	89.860.—	47.466 —	23 150.—
Vrije school: dag	92.868.—	56.570.—	29.630 —
„ avond	28.138.—		8.231.—
	286 762.80	144.748.05	91.174.50

Wij ontleenen aan de verslagen der scholen de hiernavolgende bijzonderheden.

Koninklijk werk van den Ibis.

In het jaar 1931 heeft het werk, in het gesticht van het Sas-Slykens, 20 kinderen opgenomen, meestendeels herkomstig uit zeevaartmiddens. Vijftien kweekelingen hebben anderzijds het gesticht verlaten, om ingescheept of vrijgelaten te worden. De schoolbevolking, die in het begin van het jaar 75 internen bedroeg, is gestegen tot 89 op 31 December 1931; zij heeft in den loop van het jaar tamelijk geschommeld rondom het gemiddeld aantal van 85 thuisliggers.

Deze vermeerdering van het aantal opgenomenen, was naar de meening van het bestuurscomiteit daardoor gewettigd, dat de wet op de verplichtende aanmonstering der scheepsjongens aan boord, aller visschersschepen, als nakend gevolg moet de beschikbaarheid hebben van een grooter aantal plaatsen ten behoeve der jongelingen, na hunne uittrede uit de visschersscholen.

Onder de vijftien kweekelingen die het gesticht verlaten hebben in 1931, bevinden er zich, drie die voor het einde van den schooltijd moesten vrijgelaten worden, daar de ondervinding bewezen had dat zij voor het visschersbedrijf ongeschikt waren; de twaalf anderen, werden met een regelmatige scheepsverbintenis ingescheept voor den zeecommissaris, aan boord van stoom- en motortrawlers van Oostende en Zeebrugge.

De schooluitslagen waren zeer voldoende en de school mocht op haar actief den schitterenden bijval inschrijven der talrijke oud-leerlingen, die zich in 1931 aangeboden hebben voor de ambtelijke examenjury, voor de toekenning der zeevisscherijbrevetten en leerbeurzen.

In de zeevaartschool van Oostende, heeft de examenjury der visscherijafdeeling, onder andere, aan vijf oud-kwee-

kelingen van het werk het getuigschrift van leerling-visscherstuurman afgeleverd; het is aan een dezer vijf kweekelingen, dat de eer toekomt de eerste te zijn van al de ingeschrevenen die zich dit jaar voor de jury aangeboden hebben; hij bekwam de grootste onderscheiding, terwijl twee zijner jonge kameraden hem met de groote onderscheiding volgden en de beide anderen met onderscheiding.

Voor de jury voor de toekenning der leerbeurzen voor de visscherij te Oostende, doorstonden 6 oud-kweekelingen van het werk, de twee naeenvolgende proeven van scheepsjongen ter visscherij, waarvan twee met groote onderscheiding en drie met onderscheiding. Voor dezelfde jury, zettelende te Heyst, 4 oud-kweekelingen, die zich aanboden voor twee naeenvolgende proeven, namen de 4 eerste plaatsen in onder de 12 recipiendarissen die zich in dezen zittijd aanboden; alle 4 behaalden meer dan 9/10 der punten in de beide proeven; op 13 recipiendarissen die te Heyst de proef van het eerste jaar ondergingen, namen 6 oud-kweekelingen van het werk ook de 6 eerste plaatsen in, met meer dan 9/10 der punten.

Slechts een kweekeling behaalde dit jaar het getuigschrift van marconist voor Belgische visschersvaartuigen.

De dertien vrijgekomen kweekelingen en verscheidene leerlingen der hogere afdeeling doorstonden aan boord van het schoolschip O. 178 een tijdperk van opleiding van ongeveer drie maanden, tijdens dewelke de leermeesters, ingescheept in de hoedanigheid van stuurman, maat en machienist, hunne practische lessen gaven van scheepswerk, behandeling der visscherijproducten, drijving en onderhoud der ontploffingmotoren, onderhoud van het vaartuig, draadlooze telephonie. De ingescheepte kweekelingen schuilen in zeer slecht weder onder dek, om alle ongeval te voorkomen, maar in redelijk weder doen zij de wacht met de bemanning, staan aan het stuurrad

onder het toezicht van een matroos en nemen deel aan de bewerking van het trawlnet en aan het in- en uitvaren der haven, aan de vischbehandeling, aan het dekwerk, in de motorkamer en in het kombuis; zij komen aldus practisch en doeltreffend in aanraking met hun toekomstig bestaan in niet te harde voorwaarden en, dank zij die overgankelijke methode, vinden zij zich na het verlaten der school niet al te veel teleurgesteld op het dek van een trawler in volle uitbating. De vraag aan alle leerlingen, die met voldoening de examens voor de toekenning van leerbeurzen voor de visscherij doorstaan, de gelegenheid te geven een dergelijk practisch tijdperk te doorleven, werd door de bestuurders van het werk in acht genomen. Mocht een dergelijk ontwerp verwezenlijkt worden, vele jongelingen, in deze scholen voor het visscherijbedrijf voorbereid, zouden er in volharden, in plaats van ze kort na den uitgang uit de school of na eene eerste inscheping, zonder voldoende practische voorbereiding te verlaten.

De toestand in opzicht van gezondheid geeft alle voldoening aan de bestuurders. De levensvoorwaarden der thuisliggers zijn overigens uitermaat gezond; de voeding is sober, maar wel geschikt om een krachtig gestel te vormen; de oefeningen in volle lucht, de stipte zuiverheid van het lichaam en de aandachtig toegepaste beginselen der gezondheidleer weren de ziekten af en geven somtijds de gezondheid terug aan zeer jonge kinderen, die tijdens hunne opnemng kiemdragers zijn van ziekten, opgedaan in behoeftige middens, ongunstig voor de lichaamsontwikkeling.

In 1931, heeft het werk den 25en verjaardag zijner stichting gevierd en te dier gelegenheid waren talrijke kweekelingen teruggekeerd naar het gastvrij oord, waar zij hunne kindsheid doorbrachten, om aan den doorluchtigen stichter der Instelling, aan hunne beschermers en hunne leermeesters, een blijk van dankbaarheid en verkleefdheid

te geven. In dit vierde deel eener eeuw, heeft de *Ibis* hare moederlijke vleugelen over een gansche bevolking weezen en ontferden uitgestrekt, trachtende hun een gelukkige kindsheid terug te geven en hen, voor te bereiden om uitgelezen menschen in het ruwe visschersbedrijf te worden. Talrijk zijn degenen onder deze kinderen, die stuurlieden geworden zijn van moderne vaartuigen, uitgerust ingevolge den laatsten vooruitgang der visscherijtechniek.

Het koninklijk werk van den *Ibis* heeft er zich immers niet bij beperkt, tijdens zijne stichting in 1906, een wezenhuis te stichten voor zekere slachtoffers van toen talrijke zeerampen; het heeft zich tevens erop toegelegd de volmaking van het zeevisscherijtuig op te sporen, de levensvoorwaarden van het zeevisscherijpersoneel te verbeteren, het onderwijs en de beroepsopvoeding der jonge zeevisschers te ontwikkelen.

Men weet immers wel in de kustmiddens dat, meer dan twintig jaar geleden, de eerste motortrawlers en -drifters, die men destijds in de Belgische kusthavens te zien kreeg, door het Werk uitgereed werden en dat dit werk steeds zijn invloed deed gelden op de levensvoorwaarden der belangwekkende kustbevolking, in dewelke de zeelieden der Belgische visscherij aangeworven worden.

*
* *

Vrije Visschersschool «Paster Pype» Oostende. Een der leeraars bezit het wettelijk diploma van ziekendiener en bezorgde reeds meer dan 80 scheepsverbandkistjes aan boord van de motorvaartuigen. Ook wordt gezondheid-leer met de behandeling van beroepsongevallen, als hoofdvak beschouwd, alhoewel dit voor het officieel examen niet wordt geëischt.

Een gewezen schipper heeft zich dit jaar bijzonder er op toegelegd, de leerlingen het uitsnijden en vermaken van vischnetten grondig aan te leeren, aangezien er zoo-

veel geklaagd wordt over het hedendaagsche niet geschoolde personeel. Ook werd de studie aangevat van een nieuw vischnet, een «vlieg-sleepnet» met 3 borden.

Een gediplomeerd werktuigkundige werd dit jaar aan de school toegevoegd en de leergang der scheepsmachienen merkelyk uitgebreid. De motorleeraar geeft niet alleen nuttige practische les in de school, maar ook aan boord van de schepen drijft hij de leerlingen in het opzetten en herstellen van scheepsmotoren.

De patroon-zeilmaker heeft dit jaar er voor gezorgd veel beroepsvoorwerpen te vervaardigen, zooals plunjezakken, laarzen, schoeisels, matten. De genoemde voorwerpen werden als prijzen uitgedeeld aan de leerlingen.

Twee gediplomeerde ziekendiensters zorgen voor oordeelkundige weging en meting, bezoeken ten huize en geven passende raadgevingen.

De leeraars geven geregeld lessen in Zweedsche gymnastiek.

De geneesheer van den geneeskundigen dienst bezoekt geregeld de school, ten einde min zichtbare afwijkingen op te sporen.

Leermateriaal. Een cosmograaf werd in de school zelf vervaardigd, benevens een post voor weerkundige waarnemingen.

Een leeraar bouwde met behulp van de leerlingen een twintigtal radiotoestellen, hoofdzakelyk geschikt om de motorschepen uit zee te hooren, daar verscheidene onzer schippers radiotelefonische inrichtingen aan boord hebben.

Dezelfde leeraar vervaardigde een bijzonder praktisch leermiddel voor het aanleeren van de voorgeschreven lichten.

Een gelegenheidsharmonium werd aangekocht ten einde het zangonderricht te bevorderen.

Drie verzamelingen van toestellen en onderdeelen van

electrische verlichting en drijfkracht werden door de leeraars tot stand gebracht; drie nieuwe kassen werden daartoe aangekocht. Deze voorwerpen werden aangeschaft zonder eenige toelage van de openbare besturen.

Een nieuwe Dieselmotor van 20 H.P. is in aankoop.

Weldra begint de bouw van een sterken motortreiler, voor de praktische opleiding van de leerlingen. Daartoe zal de hulp van de openbare besturen worden ingeroepen.

Onderwijs. De leeraars C. Jacxsens en A. Broeckx lieten de volgende vulgarisatiewerken verschijnen:

1. — «Handleiding voor Hulp bij Ziekte en Ongevallen aan boord van Vaartuigen».
2. — «Beroepskennis voor den Stuurman». (Bekroond in 1928).
3. — «Vragenlijst» (over zeevaarttechniek, zeewetten en scheepsmancœuvres).
4. — «Weerkunde en Oceanographie».
5. — «Wereldbeschrijving voor den Zeevisscher».
6. — «Bundeltje Vlaamsche liederen voor zeelieden» (beperkt).
7. — «Vragenlijst W & M» (cosmografie en scheepsmachines).
8. — «Handboek van den Radiotelegrafist ter Zeevisscherij» (bekroond in 1930).

Een werk ligt ter pers en nog een ander is in wording.

Worden in de school ook gebruikt:

«Als Belg de wijde wereld in»

«Lessen in Rekenen en in metriek stelsel»

«Vormleer en Meetkundig teekenen»

«Korte verhalen van het Oude en Nieuwe Testament».

Deze werken zijn uitgegeven door de Broeders van Liefde.

Handboeken, speciaal voor de visscherijjeugd opgesteld, helpen het onderricht vereenvoudigen en vergemakkelijken; veel tijdroovend werk wordt vermeden en de herha-

lingen bij middel van de vragenlijst is even praktisch als gemakkelijk.

Driemaandelijksche wedstrijden blijken voldoende voor het officieel examen. De Vrije Visschersschool houdt er andere principen op na en heeft wekelijksche wedstrijden, wat den gezonden wedijver gaande houdt en de begrippen dieper vastzet. Het schijnt wel een aardig getal, 4.700 geschreven wedstrijden, welke door één hand passeerden ter verbetering, met teruggave aan de leerlingen voor nazicht.

Iedereen weet dat het onderwijs der Vrije Vakschool alle vakken doorweeft met godsdienstzin. De school tracht wat meer te vormen dan bekwame vakmannen, eerlijke visschers en gewetensvolle schippers.

Uitslagen. De Vrije Visschersschool telde in haar dagschool 40 leerlingen bij het begin, 37 op het einde van Maart en bereikte een maximum van 45. Alle leerlingen spruiten uit de visschersfamiliën van Oostende of Oostende bewonend.

De avondschool telde in Januari 81, op het einde van het schooljaar 109 leerlingen. Waren er, in 1930, 67 bekroonde leerlingen, 1931 brengt er 74.

In de examenzitting ter zeevaartschool, gelukten er in het geheel 39 scheepsjongens (1^e proef), waarvan 16 der Vrije Visschersschool, en 38 de 2^e proef, waarvan 18 der zelfde school; dit is wederzijds 41 % en 46 % van de bekroonden.

De dagschool leverde 12 diploma's van leerling-schipper, waarvan 8 met groote onderscheiding, en 10 getuigschriften van motorleider.

De avondschool gaf 14 diploma's van schipper ter zeevisscherij, waarvan 2 met de grootste onderscheiding, en 4 diploma's van leerling-schipper.

Het schooljaar eindigde met een plechtige prijsuitdeeling, waarin mooie vakboeken aan de leerlingen werden

uitgereikt, benevens de door hen vervaardigde voorwerpen: jumpers, plunjezakken, matten, schoeisels, enz.

Het jaar 1931 is voorzeker een van de vruchtbaarste geweest.

Reizen, voordrachten. Dit jaar werden de reeks voordrachten met lichtbeelden over zeevisserij voortgezet. De grootste visschershavens werden achtereenvolgens behandeld.

De studiereizen met het visscherijwachtschip «Zinnia» naar Ymuiden en Boulogne waren dus uitermate geschikt om het onderwijs te volledigen.

Twee reizen werden gedaan, naar Hoog-België: eene naar Namen en Rochefort, een andere naar Dinant o/Lesse, met uitstapjes in de Ardennen.

In 1931, werden de studiereizen aan boord van de Zinnia afgeschaft. Dit is geen verbetering in het onderricht van de leerlingen.

Laboratorium voor Zeeonderzoek. Het weze ons veroorloofd, eerst en vooral, een spijtige leemte aan te vullen. Er moet inderdaad aangestipt worden dat het onderzoek naar de optimum-temperatuur voor de visschen geschiedde aan boord van den treiler «Jan Volders» - 0.150 - op initiatief van den heer Verbrughe, den zeer bevoegden bestuurder van de Oostendsche Reederij. Hij had ons overigens met de grootste dienstvaardigheid, die hem eigen is, gastvrijheid verleend aan boord van voornoemd vaartuig.

Dit gezegd zijnde, voegen wij er bij dat Professor Gilson gevraagd had ons vooral bezig te houden met de afmeting der zoutgehalten en, diensvolgens, van de totale zouthoeveelheid van het zeewater.

Dit onderzoek wordt gedaan, voor de zee in het algemeen; ieder land doet het, elk in zijn eigen sector. De uitslagen worden bijeengebracht te Kopenhagen, waar de bestendige zetel van de Commissie voor internationaal Zeeonderzoek gevestigd is.

De verhouding der bepalingen op dit gebied hebben aangewezen dat er in den sector Deal-Gravelines (water-opneming door de «Zinnia») afwijkingen zijn, welke aan de indringing van den Oceaan in het Kanaal en het Nauw van Kales toegeschreven moeten worden. Dit is een punt dat niet ondergeschat mag worden. Inderdaad, de visch eischt niet alleen een bepaalde temperatuur, maar ook nog een beperkt zoutgehalte. Hieruit vloeit voort dat de vischvangst al of niet vruchtbaar zal wezen naar gelang van deze omstandigheden.

Eén feit hieromtrent. Ten tijde van het haringseizoen was de vangst in Klondyk (ten Noorden van Ierland) eerder schaarsch en onbenullig. De oorzaak hiervan werd toegeschreven aan een onverwachte indringing van de Oceaanwateren. Het onderzoek van de zee is dus, in dit opzicht, niet nutteloos en de ontledingen zijn bijgevolg van groot belang.

Wij zijn er in geslaagd, zooals wij reeds vroeger gezegd hebben, den vischtraan te ontkleuren. Nochtans zijn de aangewende middelen tot nog toe te kostelijk bevonden om over te gaan tot eene industrialisatie. De reederij *Pêcheries à vapeur* had ons destijds naar onze meening gevraagd betreffende het kleuren der netten en ons te dier gelegenheid eenige brokstukken van netten ter hand gesteld. In de Middellandsche Zee inderdaad, kleurt men de netten blauw om ze minder zichtbaar te maken. Wij hebben netten geel-groen gekleurd en vastgesteld dat, na proefnemingen aan boord van 0.150, de verf voldoende weerstand biedt. Wij meenen nochtans dat dit kleuren der netten maar weinig nut kan opleveren. Immers, men verliest daardoor reeds het voordeel dat geteerde netten aanbieden.

Ten slotte nog een woordje over de proefnemingen Loeb op de zeeëgels. Wij hebben een reeks opzoekingen ondernomen over den invloed van emmenagogen op de zoetwa-

tervisschen. Deze studie is pas aangevangen en men kan zich voorloopig nog over geen resultaat uitspreken.

Maatschappelijke Instellingen. Het zou ons te ver brengen een afzonderlijk verslag te maken over elkeen der maatschappelijke instellingen, welke hun bestaan en uitbreiding te danken hebben aan de noeste werking der Aalmoezeniers van den Arbeid. Daarom vergenoegen wij ons met enkele feiten aan te stippen.

Visscherskring « Het zal wel gaan ». Een bevoegde advocaat heeft zich ter beschikking der visschers gesteld om hun, wekelijks met rechtskundig advies behulpzaam te zijn. Kostelooze raadgevingen, opstellen van, smeekschriften, oplossen van tallooze moeilijkheden zijn den visschers ten goede gekomen.

Visschersverbroedering. Het ledenaantal is gestegen tot 300. Prachtig resultaat! Immers als men nagaat dat ieder lid eigenaar is van ten minste één boot, en ingezien de bemanning van elk schip, moet men besluiten dat de overgrootste meerderheid der visschersbevolking aangesloten is of in nauw verband staat met deze samenwerkende instelling.

Krediet aan de Zeevisserij. Dank zij deze uitstekende instelling, werd het bouwen van visscherssloepen niet gestaakt, en talrijke visschers kregen gelegenheid om hun booten met motors te voorzien.

Spaarkas, Ondanks den crisistijd, nemen de stortingen jaarlijks toe.

* *

Stedelijke visschersschool van Oostende. De stedelijke visschersschool werd in 1930-31 bijgewoond door 23 dagleerlingen, waarvan 14 in het eerste en 9 van 15 jaar en meer in het tweede studiejaar. Zes hebben zich voor de proeven van scheepsjongen aangeboden en drie hunner hebben het getuigenschrift van bekwaamheid met groote onderscheiding of onderscheiding behaald. In den loop

van het studiejaar, hebben de leerlingen van het tweede studiejaar verscheidene reizen met het zeevisserijwachtschip Zinnia ondernomen.

De avondleergangen werden door 55 leerlingen bijgewoond van 17 tot 26 jaar oud; 25 volgelingen dezer leergangen hebben zich voor de examens van scheepsjongen aangeboden en allen met welgelukken de proeven doorstaan, namelijk 13 de eerste en 12 de tweede proef.

Daarenboven zijn 5 leerlingen der avondleergangen verschenen voor de ambtelijke jury van schipper ter visserij; zij zijn allen met de grootste of groote onderscheiding gelukt.

* *

Vrije visschersschool van Heyst-a-Zee. Het aantal leerlingen in het schooljaar 1930-1931 was 20, wat de niet-varenden betreft, waaronder 10 in het eerste en 10 in het tweede schooljaar; 15 leerlingen hebben zich tot het 1^o examen van scheepsjongen voorbereid, waarvan er 10 het vereischte getal punten bekomen hebben. Daarenboven hebben 10 leerlingen het 2^o examen, allen met welgelukken, doorstaan. De lessen tot voorbereiding van het examen van stuurman werden bijgewoond door 26 leerlingen, waarvan er drie in deze proef met groote onderscheiding geslaagd zijn.

De leergangen worden regelmatig gevolgd. De niet-varenden zijn voortdurend aanwezig; de varenden zijn aanwezig voor zooveel hun bedrijf geen beletsel zij; de verloren uren worden echter door bijzondere lessen aangevuld.

* *

Vrije visschersschool van Nieupoort. In de afdeling der niet-varenden werden de lessen elken avond van 6 tot 8 u. gevolgd door gemiddeld 17 leerlingen. De hogere afdeling voor varenden, wier lessen 's Zondags van 9 tot 12 u. gegeven worden, werd bijgewoond door 10 leerlingen.

die allen het examen van scheepsjongen of van stuurman ter visscherij trachtten af te leggen; zeven daarvan zijn met voldoening of onderscheiding daarin gelukt.

* *

Vrije visschersschool van Blankenberghe. De leerlingen der laagste afdeeling, die nog de lagere school volgen, waren ten getalle van 11 in het eerste jaar en van 18 in het tweede jaar.

De zeevarenden der hoogere afdeeling waren ten getalle van 9; waaronder 5 leerlingen met vrucht het examen van scheepsjongen afgelegd hebben: 3 de eerste en 2 de tweede proef.

* *

Vrij visschersschool van Oostduinkerke. Het aantal leerlingen die, in het schooljaar 1930-1931, de lessen volgden, waren allen niet-varenden. Zij waren ten getalle van 15 in het eerste en van 17 in het tweede jaar.

Het is den leerlingen zeer moeilijk, feitelijk bijna onmogelijk, aan eenig examen deel te nemen, daar de Oostduinkerksche vaartuigen gewoonlijk te Oostende of te Nieuipoort aanleggen. De jongens beginnen slechts regelmatig te varen aan den ouderdom van 17-18 jaar; vroeger winnen zij op het vaartuig weinig of niet en daar deze laatste anderzijds te ver van huis aanleggen, laten zij zich niet aanmonsteren en verkeerden zij in de vereischte voorwaarden niet om de proeven van scheepsjongen te doorstaan. Zij blijven niettemin vlijtig de avondlessen volgen en worden daarna goede zeelieden, die zich te Oostende, na de vereischte vaart, voor de jury aanbieden.

* *

Vrije visschersschool van De Panne. De leergangen worden gegeven van den 1 October tot den 1 April, op alle

schooldagen, van 16½ tot 18½ uren, voor de niet-varenden, en van 1 October tot 1 Juli den Zaterdag namiddag, van 16 tot 19 u. en den Zondagmorgen van 8½ tot 10½ uren voor de varenden. De afdeeling der niet-varenden werd door 16 en die der varenden door 13 leerlingen gevolgd.

Een der oud-leerlingen der school heeft te Oostende het examen van visscher-stuurman met de grootste onderscheiding afgelegd; twee andere, ook te Oostende, met groote onderscheiding dit van leerling-visscherstuurman. Twee leerlingen hebben daarenboven, te Oostende, de 2^e proef van scheepsjongen en een derde, te Nieuipoort, de 1^e proef van scheepsjongen met groote onderscheiding doorstaan.

De lessen welke de leerlingen in de voornaamste vischseizoenen op de gestelde dagen niet kunnen ontvangen, worden na deze seizoenen gegeven van 18½ tot 20½ uren, op de werkdagen die zij aan land overbrengen. Zoo kunnen de leerlingen der omschrijving De Panne-Nieuipoort, in het begin van Juli te De Panne of te Nieuipoort, in beter voorwaarden hun examen afleggen dan de leerlingen dier omschrijving die te Paschen te Oostende hun eerste of tweede proef van scheepsjongen doorstaan.

Aangezien de jury telken jare in Juli te De Panne of te Nieuipoort zetelt, voor het examen van scheepsjongen, rijst de vraag op of het niet wenschelijk is, dat de leerlingen die in deze omschrijving verblijven en de plaatselijke beroepsschool volgen, niet te Oostende, maar te De Panne of Nieuipoort, de ambtelijke proeven doorstaan.

VIII. — De Zeevisscherij in de naburige landen.

NEDERLAND. (1)

Het jaar 1930 was voor Nederlands zeevisscherij min gunstig dan het voorgaande, doch liet haar toe nagenoeg op het peil te blijven tot hetwelk zij gerezen was.

Dit blijkt eerst en vooral uit den toestand der vloot (Tabel XL). De stoomvaartuigen, die het meest de gevolgen der crisis ondergaan in alle landen, zijn op 2 na (269 tegen 271), in getal gebleven wat zij waren en hebben zelfs wat aan inhoud gewonnen. De gedekte en de half gedekte zeilvaartuigen verdwijnen met een snelheid, die herinnert aan degene hier te lande vastgesteld, en worden door motorvaartuigen vervangen. Deze laatste hebben hunne getalssterkte van 855 tot 1066 vermeerderd. In haar geheel bevatte de Nederlandsche visschersvloot 4867 eenheden, met een bruto-inhoud van 342.494 m³. In het voorgaande jaar, waren de beide getallen wederzijds 5108 en 349.477 m³.

De geboekte uitslagen van dit jaar zijn ook min gunstig dan de onmiddellijk voorgaande (Tabel XLI). Dit blijkt uit de algemeene hoeveelheid en opbrengst der drie takken der grootvisscherij, de trawl- beug- en drijfnetvisscherijen, die weliswaar gezamenlijk 120.490.925 kil. voortgebracht hebben (in 1929, 120.624.110), maar merkelijk min besomd hebben (27.028.745 gulden tegen 29.403.015 gulden), wat wijst op een minwaarde der visch.

De prijzen der fijnere versche vischsoorten waren nochtans, als gevolg van de schaarsche aanvoeren, in den regel hoog; maar voor de overige vischsoorten, werden over het

(1) DEPARTEMENT VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN EN LANDBOUW — *Verslag over de Visscherij gedurende het jaar 1930.* — Alg. drukkerij 's Gravenhage.

Jaarverslag omtrent de visschershaven en de visscherij te Ymuiden over het jaar 1930. — 's Gravenhage — Alg. landsdrukkerij, 1931.

geheel belangrijk lagere prijzen besteed dan in 1929. Het algemeen index der prijzen van de voornaamste voortbrengselen der zee- en kustvisscherijen, alsook van de riviertrekvischen, het cijfer voor 1911-1913 gesteld zijnde op 100, was echter nog 179, tegen 180 in het voorgaande jaar, op een na het hoogste sedert den oorlog vastgesteld.

Over het algemeen waren de vangsten der stoomtrawlers ruim en gemiddeld hooger dan in 1929, doch dit was bijna uitsluitelijk te danken aan de groote vangsten van kleine schelvisch en kabeljauw. Hunne gemiddelde vangst per reisdag van alle visch, was 936 kil., hoogste bedrag sedert 1923 bekomen. De gemiddelde besomming per reisdag echter daalde tot 259 gulden, van 285 gulden in 1929, en was de laagste sedert tien jaar vastgesteld. Ook was de gemiddelde jaarbesomming van de stoomtrawlers in de vaart te Ymuiden berekend op 74.126 gulden, tegen 80.000 gulden in 1929, tamelijk onbevredigende uitslag, die een deel der betrokken reederijen belangrijke verliezen berokkend heeft.

De uitkomsten der trawlvisscherij met motorloggers, waren, ten gevolge van de geringe vangsten en de lage prijzen, over het algemeen onvoldoende.

De trawlharing door 24 stoomschepen uit den Oceaan aangevoerd, bracht in 102 reizen 2.843.525 kil. en 2.663,235 gulden versche haring van zeer goede hoedanigheid op.

Merken wij nog ter loops op dat zoowel als de Iersche Zee en het Kanaal door de Nederlandsche kustmotorvaartuigen bevischt worden, een dertigtal reizen van stoomtrawlers op Ysland plaats hebben gehad die 1.819.950 kil. opgebracht hebben. De aloude faam der Nederlandse visch, gesteund op hare herkomst uit de Noordzee, wordt daardoor niet gesterkt.

De voortbrengst in de haringvisscherij met drijfnetten, verliep harerzijds hoogst onbevredigend ten gevolge van groote aanvoeren van geringe hoedanigheid, die de prij-

zen op een laag peil brachten. Daarop volgde een tijdperk van twee maanden met slechte vangsten. De goede uitkomsten van den laatsten tijd der visscherij bij de Doggersbank en onder den Engelschen wal, in October-November, hebben voor de meeste reederijen veel goed gemaakt.

De gemiddelde vangst per reisdag der stoomloggers was 1599 kil. en 299 gulden, een der geringe opbrengsten der laatste tien jaar en merkkelijk beneden die van 1929. Dit is min scherp afgeteekend op gebied der motorvisscherij, waar de opbrengst (1388 kil. en 258 gulden) in beter verhouding met de voorgaande staat. De prijzen der verscheidene haringsoorten waren gemiddeld beter dan in de twee voorgaande jaren.

De totale hoeveelheid en waarde der visch- schaal- en weekdieren door Nederlandsche visschers gevangen, en aangevoerd, bedroegen wederzijds 236.655.704 kil. en 38.162.669 gulden, daarin niet begrepen 905.300 kil. in Engeland gelost en verkocht voor 261.100 gulden.

De Nederlandsche vischexport is steeds een belangwekkend en leerzaam gebied voor onze eigene visscherijnijverheid. De hoeveelheid uitgevoerde visscherijvoortbrengselen bedroeg ongeveer 169.394.000 kil. haring en verse visch, geschat op 30.652.000 gulden, tegen 169.099.000 kil. voor 32.169.800 gulden. Hier ook dus bestaat grotere hoeveelheid en tastbare minwaarde. Niet voor België! Dit land alleen immers heeft 65.064.000 kil. ingevoerd, geschat op 7.012.400 gulden, tegen 57.249.000 kil. en 5.531.400 gulden in 1929 en aldus het tekort van den Nederlandschen uitvoer naar de overige landen ruimschoots goedgemaakt.

In de voormelde totalen voor 1930 zijn begrepen 15.241.000 kil. of 2.248,200 gulden verse zeevisch en 15,966.000 kil. of 2.131.400 gulden pek en steurharing.

De uitvoer naar België nam belangrijk toe, niet alleen van verse zeevisch, gezouten haring en mosselen, naar

welke soorten er in België steeds groote vraag bestaat, doch ook van bijna alle andere soorten was de afzet naar ons land, in 1930, grooter dan in het vorige jaar. Dit blijkt ook uit het jaarverslag voor 1930 over de visschershaven van Ymuiden.

In 1930 steeg het vervoer van verse visch, te water, uit die stad naar België, boven het peil der voorgaande jaren. Op die wijze werd 1.157.750 kil. vervoerd tegen 1.059.500 kil. in 1930. Dit vervoer heeft voornamelijk betrekking op verse visch, des Zaterdags aangekocht om in het begin der daarop volgende week op de Belgische markten te worden verkocht. Hiervoor wordt meestal gebruik gemaakt van de motorboot der Vischhandelsvereniging, die een geregelde dienst op België onderhoudt.

De export per spoor, uit Ymuiden naar België, nam nog veel meer toe; namelijk van 10.556.084 kil. in 1929, tot 14.456.520 kil. in 1930. Niet min dan 34,9 p.c. van het totaal spoorvervoer uit de Nederlandsche visschersstad, heeft aldus een Belgische bestemming; het is in een jaar tijds met 11,2 p.c. gestegen en overtreft dit van alle andere bestemmingen, het Nederlandsch binnenland niet uitgesloten.

De zendingen uit Ymuiden worden voor het grootste deel op de Belgische markten geconsigneerd. Een deel der handelaren echter, ingezien de onberekenbare en wisselvallige uitkomsten van den consignatiehandel, tracht eene vaste klienteel in ons land te krijgen. De levering op deze wijze wordt geleidelijk uitgebreid.

De groote omvang, dien het spoorvervoer naar België genomen heeft, gaf aanleiding tot ernstige klachten vanwege de uitvoerders, wat betreft den tijd van het vertrek uit Ymuiden van den voor België bestemden vischtrein. Deze trein vertrekt reeds vóór 12 uren v.m. en moet dus vóór 11,30 u. beladen zijn. Het valt den verzenders hoe langer hoe moeilijker hunne visch op den bepaalden tijd

gereed te hebben. Zij hebben daarom het Nederlandsch spoorbestuur verzocht, het vertrek op een later uur te stellen; daarop werd echter tot nu toe geen gevolg gegeven.

Een ontwerp van vervoer naar België met auto's is aldus ontstaan.

De uitvoer naar Frankrijk was bevredigend. Hij steeg van 12.737.000 kil., geschat op 2.845.000 gulden, tot 13.680.000 kil. en 2.085.700 gulden. Er bestaat in Frankrijk voornamelijk vraag naar versche zeevisch. Deze handel, zooals overigens de onze, werd bedreigd door de onder-tusschen ingevoerde invoerrechten en beperkingen.

De vischuitvoer naar Groot-Brittanië was min bevredigend (8.033.000 kil. en 3.039.700 gulden, tegen 10.353.000 kil. en 4.240.000 gulden in het voorgaande jaar); geregeld waren de aanvoeren van de fijnere soorten versche Noord-zeevisch, waarnaar in Engeland steeds goede vraag bestaat, te klein om de markt te Londen daarvan behoorlijk te voorzien. Oesters werden in grootere hoeveelheid naar Engeland verzonden dan in 1929, maar de oesterprijzen waren merkelijk lager. Verder was de uitvoer naar Engeland van mosselen, zoowel in hoeveelheid als waarde, kleiner dan in 1929.

De Nederlandsche handel op Duitschland werd, wat de versche zeevisch betreft, ernstig bemoeilijkt door de ruime aanvoeren in de Deutsche havens van visch herkomstig uit de Witte Zee en uit de Yslandsche wateren, terwijl ook de lage Deutsche bijzondere spoortarieven een beletsel waren om met den Duitschen handel te wedijveren. Er werden nochtans 66.569.000 kil. voor 13.885.200 gulden versche visch en pekelen of steurharing langs dien kant afgezet, tegen 70.347.000 kil. in het voorgaande jaar.

Te Ymuiden gaat het spoorvervoer van versche visch naar het binnenland steeds achteruit (30,3 p. c. van het totaal, tegen 37,8 p. c. in 1929). De voornaamste oorzaak daarvan ligt in het steeds toenemend gebruik van auto's.

De visch, bestemd voor de voornaamste centra in Noord-Nederland en Zuid-Holland, wordt bijna uitsluitend per auto vervoerd. Omtrent den omvang van dit vervoer bestaan geen volledige opgaven, doch hoe belangrijk het is blijkt uit de vervoercijfers van den in het begin van 1928 geopenden dienst van de Algemeene Transportonderneming. Deze laatste vervoerde, in 1930, 2.717.450 kil. visch uit Ymuiden naar het binnenland. Niettemin bestaat er grond voor de meening dat het verbruik van zeevisch bij onze Noorderburen is afgenomen.

Zooals gewoonlijk, was de invoer van Hollandsche mosselen in België vrij aanzienlijk (26.451.329 kil., geschat op 725.320 gulden); die van oesters bedroeg 623.562 kil. en 346.486 gulden. De invoer van Belgische voortbrengselen in Holland, zelfs die eener hoeveelheid mosselzaad herkomstig van onze waterwerken, is ten opzichte dezer getallen tamelijk onbeduidend.

De op den rijksafslag verkochte visch te Ymuiden besomde 14.549.838 gulden, waarop eene retributie van 2 p.c. geheven wordt. De vermoedelijke waarde der aangevoerde maar niet publiek verkochte visch bedroeg 2.202.495 gulden. Het verlies op de uitbating van het havenbedrijf, was voor het jaar 1930, belangrijk hooger dan voor het vorige jaar, namelijk 34.237,21 gulden, tegen 28.536,82 gulden.

FRANKRIJK. (1)

In 1930, waren de uitgereede visschersvaartuigen ten getalle van 25.056, met eene tonnemaat van 292.899 T. en overtroffen, de overeenstemmende opgaven van het voorgaande jaar (24.690 eenheden en 287.331 T.) De zeilschepen verdwijnen zoo snel in Frankrijk als in de andere landen; de motorvisschersvaartuigen daarentegen stijgen van 6.396 (40.458 T.) tot 7.869 (54.093 T.) Wat de stoomvaartuigen aangaat, hunne getalssterkte is, om zoo te zeggen, ongewijzigd gebleven, (574 eenheden en 120.293 T., tegen 572 eenheden, en 126.948 T.)

Het totaal zeevisschers die hun bedrijf met vaartuigen uitoefenen, is in 1930 gedaald van 83.275 op 82.671. Die vermindering is voornamelijk het gevolg van de stijgende moeilijkheid der aanwerving van scheepjongens; het getal voorloopige ingeschrevenen daalt ook, uit oorzaak van de vermindering der geboorten tijdens den oorlog.

De volledige waarde der visscherijvoortbrengselen der schepen was 1.189.000.000 fr., voor 289.000.000 kil. en overtrof licht de overeenstemmende getallen van het vorige jaar. De vermeerdering is het gevolg van een betere opbrengst der verse vischvangst; de uitslagen der grootvisscherij waren daarentegen zeer duidelijk beneden die van 1929; 49.650.000 kil. kabeljauw hebben slechts 117 milioen frank opgebracht. Het vraagstuk der herinvoering der uitvoerprijs op den gezouten kabeljauw, die sedert eenige jaren afgeschaft is, wordt door de Fransche wetgeving onderzocht. De haringvisscherij was meer loonend; die op schardijn is tastbaar achteruitgegaan.

(1) République française. — MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE. — *Statistiques des pêches maritimes. 1930.* Paris, imprimerie nationale.

ENGELAND EN LAND VAN WALES. (1)

De geheele hoeveelheid verse visch door Engelsche schepen gelost in 1930, was 15.678.000 cwt, de aanzienlijkste sedert 1913; zij werd geschat op 14.143.000 £, tegen 14.444.000 £ voor 14.287.000 cwt, in 1929. Bijgevolg, in weerwil eener vermeerdering van 10 p. c. der hoeveelheid, was er eene vermindering van 2 p.c. in waarde. (Tab. XXXVI)

De aangroei der opbrengst is uitsluitelijk aan de diepgrondvisch te danken, voornamelijk aan de kabeljauw, schelvisch en pladijs. Voor de pelagische groep daarentegen, verminderde de opbrengst met 7 p. c.; de haring namelijk daalde met 5 p. c. op 3.997.000 cwt.

De proportie diepgrondvisch, door de stoomtrawlers aangevoerd, was 93 p. c. van het totaal, tegen 92 p. c. in het voorgaande jaar. De vangsten der motortrawlers overtroffen insgelijks die van het voorgaande jaar. De gemiddelde vangst per 100 uren visscherij, overtrof ook die van 1929; wat de stoomtrawlers betreft, was zij 292 cwt of 15 p. c. meerder dan in 1929; bijna al de vischgronden leverden meerdere opbrengst. Dit was voornamelijk zoo wat betreft de Noordzee, Ysland, Bereneiland, Spitsbergen Barentssee, de Iersche Zee en het Kanaal van Bristol.

Ook bestaat er eene lichte neiging tot versterking der trawlvloot door stoom- en motorschepen (Tab. XXXVII). Dit is overigens ook waar voor de stoomdrifters, spijs den bedenkelijken toestand der haringvisscherij over het algemeen en de aansporingen gedaan om den stoomdrifter geleidelijk door den motordrifter te vervangen. In haar geheel beschouwd, biedt de Britsche visschersvloot eene duidelijke neiging tot vermindering aan, zoowel wat de sche-

(1) MINISTRY OF AGRICULTURE AND FISHERIES. — *Sea Fisheries statistical tables. 1930.*

Economic advisory counsel. Committee on the Fishing Industry. Report. 1932.

pen van 1^e en 2^e als die van 3^e klas aangaat. In 1929, was het getal vaartuigen sedert 1913 gedaald van 9.415 op 7.385 en het getal zeevisschers van 45.382 op 34.010.

In 1930, werden er in Engeland en Wales, rechtstreeks van de vischgronden 96.693 cwt, geschat op 116.393 £, visch door Belgische vaartuigen gelost. De hoeveelheid is, ten opzichte van die van 1929, licht vermeerderd, doch de waarde is gelijk gebleven.

De volledige invoer van verse visch steeg, in 1930, tot meer dan 3 miljoen pond sterling, terwijl de Britsche vangsten £ 14¾ miljoen beliepen. Vóór den oorlog, stond deze invoer op een betrekkelijk laag doch stijgend peil. Immers, terwijl de Britsche visscherij, in 1928, min opbracht dan in 1910, was de invoer van buitenlandsche visch ondertusschen, vervierdubbeld. Deze invoer steeg buitengewoon snel in de eerste helft van het naoorlogsch tijdperk, toen de Engelsche vangsten op hetzelfde punt bleven. Van 1926 tot 1930 echter, deden deze vangsten een merkelijken vooruitgang, ten gevolge van de ontdekking van nieuwe vischgronden, terwijl de invoer zonder merkelijken vooruitgang bleef.

Het verbruik van verse visch groeide na den oorlog gestadig aan, gedeeltelijk ten gevolge van het verval der vraag naar haring, en bleef aangroeien, zelfs lang na de intrede der economische crisis. Doch, in September 1931, was een achteruitgang van het verbruik duidelijk geworden en bewezen, door een treffende inzinking van de hoeveelheid geloste Engelsche visch en nog een meer treffende prijsdaling. Aldus stond de Engelsche trawlnijverheid tegenover een markttoestand ver beneden hare productiekracht. Geen bestellingen van nieuwe vischtrawlers worden gedaan en de bestaande zijn in staat niet hunne volle vangkracht aan te wenden.

Deze regelen, getrokken uit het verslag van den Economischen Raad, bevatten het Engelsche standpunt ten op-

zichte van de beschermopolitiek, onlangs door de Britsche Regeering, ook op zeevisscherijgebied, ingevoerd.

Terwijl de trawlnijverheid tot vóór kort steeds aangroeide in Engeland, heeft de haringnijverheid daarentegen, sedert den oorlog, te worstelen gehad tegen een tijdperk van lage prijzen, beperkten afzet in binnen- en buitenland, verval der visschersklas en der vangmiddelen. Sedert 1914, is de Schotsch-Engelsche haringvloot met 1000 vaartuigen verminderd en hare manschappen met nagenoeg 4000.

Ten gevolge van een samenloop van ongelukkige omstandigheden, was het jaar 1931 eens te meer voor haar bijna rampspoedig. De Schotsche teelt levert een aanzienlijk tekort (492.425 crans, tegen 771.216 in 1930). De Oost-Engelsche teelt nam aanvang na het prijsgeven van den goudstandaard en de handelsverrichtingen waren uiterst wisselvallig. Ook daalden de prijzen tot het nooit beleefd laag peil van 17 s. 6 d. per cwt, wat beneden de productie-kosten is.

SCHOTLAND. (1)

De uitslagen der Schotsche zeevisscherijen, in 1930, zijn teleurstellend in hun geheel. De heropbeuring der trawlersafdeeling, in de laatste twee jaar waargenomen, werd ongelukkiglijk niet volgehouden en de uitslagen der zomerharingvisscherij waren armtierig, zelfs van een naoorlogsch standpunt beschouwd. De herfstvisscherij nabij de Engelsche kust gelukte beter, doch liet den handel in het bezit van ruïne, slechts met verlies afzetbare stocks.

De opbrengst der haringvisscherij, in haar geheel beschouwd, was veel geringer dan in de voorgaande jaren, zoowel wat de hoeveelheid als wat de besomming aangaat (Tabel XXXV). en bedroeg 3.515.649 cwt, geschat op 1.489.512 £.

Het Schotsch jaarverslag over een onderzoek naar den toestand van den haringhandel op het Europeesch vasteland, legt nadruk op de lage prijzen van gelijkaardige voedwaren en op de nadeelige gevolgen die daaruit voor den haringhandel ontstaan. Die omstandigheid, misschien niet voorbijgaande, is van overwegend belang voor de Schotsche haringvisscherij en doet de noodzakelijkheid uitschijnen de productiekosten van de haring conserven tot het uiterste te beperken. De vermindering der arbeidskosten, waar zij ook mogelijk zij, is hoofdzak, en de toestand is zoodanig dat eene betere inrichting der nijverheid en meer samenwerking tusschen hare verscheidene beoefenaars noodzakelijk worden.

De uitslagen bekomen met groote motordrifiers, uitgerust met semi-Diesel machienen, worden steeds in het oog gehouden, en bewijzen den vooruitgang der evolutie naar een beterkoop vervangmiddel van den stoomdrifter. Deze

(1) *Forty ninth Annual Report of the FISHERY BOARD FOR SCOTLAND, being for the year 1930.*

Fishery Board for Scotland. Scottish Sea Fisheries statistical able s. 1930.

uitslagen kunnen nog eens met veel voldoening vergeleken worden met die der stoomschepen over het algemeen en, ingezien de betrekkelijk geringe bouwkosten en mindere uitbatingkosten, geven grond voor het vermoeden dat de motordrifiers waarschijnlijk de standaardtype van de toekomst zijn.

Ondertusschen brengen de stoomdrifiers nog 74 p. c. van de haring ter markt.

De middenprijs per cwt van den haring was 8 s. 7 d., dit is 2 d. meer dan in 1929 en juist gelijk aan den middenprijs der laatste vijf jaren.

Wat de diepgrondvisscherij betreft, was de vloot gansch het jaar door in het werk met een stijgende belangstelling in afgelegen vischgronden; ook werden verscheidene nieuwe trawlers gebouwd (Tabel XXXVIII). Ongelukkiglijk was de opbrengst niet in verhouding met de verhoogde werkzaamheid, want spijs de vermeerderde vangst (3.571.542 cwt, tegen 3.249.273 cwt), was de besomming merkkelijk minder (3.056.040 £, tegen 3.279.599 in 1929).

De trawlvisserij was de voornaamste factor dezer voortbrengst, aangezien haar aandeel niet minder dan $\frac{3}{4}$ is, en nagenoeg jaarlijks aangroeit.

Ongeveer $\frac{3}{4}$ der vangst zijn ook oorspronkelijk uit de Noordzee, met inbegrip der Orkaden en Shetland wateren. Afgelegen gronden tot aan Groenland werden insgelijks bevischt; een trawler en een langlijner van Aberdeen hebben zelfs een zoekreis in de nabijheid van Bereneiland gedaan tusschen Noorwegen, en Spitsbergen, doch met onvoldoenden bijval.

De schelvisch en de kabeljauw was overwegend in de Schotsche vangsten, doch was dooreen klein. In dit opzicht valt op te merken dat, van 1913 tot 1930, het percent der extra groote en groote gevangen schelvisch in Schotland wederzijds gevallen is van 6 op 2 en 34 op 11 p. c.; terwijl dit der kleine schelvisch van 42 tot 78 gestegen is.

Groote hoeveelheden kleine visch, voorheen terug in de zee geworpen, worden thans ter markt gebracht.

Het index der groothandelsprijzen der diepgrondvisch was slechts 168, tegen 191 in het voorgaande jaar; dit der uitbatingkosten 158 tegen 164; en de verhouding van het 1^e tot het 2^e 106, wat bewijst dat de nijverheid in haar geheel, nog in een, betrekkelijk gezonden toestand verkeert. De middenprijs was 20 s. per cwt, vergeleken met 22 s. 9 d. in 1929 en 11 s. 11 d. in 1913.

In 1930, hebben eenige Belgische vaartuigen slechts 4212 cwt visch, geschat op 1741 £, te Aberdeen gelost; die ont-schepingen nemen bestendig af.

De ontwikkeling der Schotsche visschersvloot wordt aangeduid door de Tabel XXXVIII; behalve eenige verbetering in den toestand der stoomtrawlers, valt er weinig verandering in te bespeuren. Het is voornamelijk onder de schepen met min, dan 18 voet kiel en die van 30-45 voet kiel dat de motor vooruitgang doet.

De vischverspreiding werd op verscheidene wijzen begunstigd. De autocamions hebben hunnen werkkring uitgebreid en nemen het somtijds op tegen den spoorweg, wat betreft het vervoer op groote afstanden. Vischmotorwagens en motocycles met sidecars, doen de vischverdeling van uit de voorname steden, en in zekere streken groeit het aantal reizende vischwinkels en vischrestaurants geregeld aan. Verbeterde motordiensten vergemakkelijken de aflevering van kleine colli te lande en stellen de vischleurlers in staat hunne ronden uit te breiden.

De vischpropaganda werd in 1930 in Schotland voortgezet; verscheidene reclamemiddelen werden ingezet, om het huizeijk vischverbruik te bevorderen. De vischwinkels verbeteren hunne toegladden en de uithanging der prijzen wordt ingevolge de raadgeving van het Beheer, steeds meer toegcpast.

In 1930, was het aantal Schotsche haringdrifters uitge-

rust met een draadloos ontvangtoestel, gerezen van 256 tot 424.

De leeningen door de Regeering in 1924 en 1925 voor den aankoop van drijfnetten, tot beloop van 5440 £ aan 174 belanghebbenden, waren in 1930 voor een bedrag van 5089 £ terugbetaald, tezamen met 530 £ intrest.

In 1929, werd een som van 500.000 £ ter beschikking van het bestuur gesteld, om het verlies te herstellen door de Schotsche haringvisschers in den grooten storm van 11 November 1929 ondergaan. Er werden 514 leenaanvragen ingediend, op dewelke er 450 leeningen tot beloop van 18.226 £ aan 3 p. c. toegestaan werden, benevens de vergoedingen door het bijzonder initiatief ten gevolge eener openbare inschrijving verleend. In een jaar, werd 7.014 £ kapitaal en 266 £ intrest terugbetaald; 32 leeningen werden reeds ten volle uitgedelgd.

Verslag der Algemeene Vergadering van 2 October 1901.

De Raad komt bijeen te 24.30 u. onder voorzitterschap van den H. Van Isacker, Minister van Verkeerswezen, in dezes Kabinet, te Brussel.

Zijn tegenwoordig: De h. Oudervoorzitter van den Raad, Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen; de hh. De Vos, Baels, Geor. Verschelde, Bauwens, Blonde, Debra, Elieboont, Harsteel, Lannen, Lambrecht, Verbrugghe, Vande Pinte, Willems. Ieder, De Zuttere, lid-Secretaris, M. De Pauw, waart de vergadering bij als lid, hulpsecretaris. Worden verontschuldigd: de HH. Decrop, de Gheldere en Rybens; zijn afwezig: HH. Glys en Zonnekeyn.

HOOGRAAD der ZEE VISSCHERIJ

De h. Minister dankt den h. Minister der Zeevischerij, De h. Van Isacker, bedankt voor de hem toegebrachte hulpe. Hij heeft zich reeds rekenschap kunnen geven van het eijerig werk door den Hoograad der Zeevischerij geleverd, en hij zal met de grootste dienstwilligheid streven om het beoogde doel te bereiken.

De h. Minister oemt de vergadering en daar de dagorde talrijke punten bevat, gaat hij onmiddellijk over tot de besprekingen.

1. — Voorstelling van nieuwe leden.

Gelet op art. 3 van het Koninklijk besluit van 21 September 1908, waarvoor het den Minister, die de zeevischerij in zijn bevoegdheid heeft, vrij staat een lid van den raad als voorzitter aan te duiden stelt h. Van Isacker voor den heer oud-Minister Baels, Volksvertegenwoordiger, als voorzitter van den Hoograad aan te nemen. De leiding der besprekingen zal echter heten door den h. Minister van het Verkeerswezen voortgezet worden.

Verslag der Algemeene Vergadering van 2 October 1931.

De Raad komt bijeen te 14,30 u., onder voorzitterschap van den H. Van Isacker, Minister van Verkeerswezen, in dezès Kabinet, te Brussel.

Zijn tegenwoordig: De h. Ondervoorzitter van den Raad, Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen; de hh. De Vos, Baels, Goor, Verschelde, Bauwens, Blondé, Debra, Elleboudt, Harteel, Laenen, Lambregt, Verbrugghe, Vande Pitte, Willems, leden; De Zuttere, lid-Secretaris. M. De Pauw woont de vergadering bij als dd. hulpsecretaris. Werden verontschuldigd: de HH. Decrop, de Gheldere en Rybens; zijn afwezig: HH. Ghys en Zonnekeyn.

De h. **Gouverneur** der Provincie West-Vlaanderen doet den welkomgroet aan den nieuwen Minister der Zeevisscherij. De h. Van Isacker bedankt voor de hem toegebrachte hulde. Hij heeft zich reeds rekenschap kunnen geven van het ernstig werk door den Hoograad der Zeevisscherij geleverd, en hij zal met de grootste dienstwilgheid ijveren om het beoogde doel te bereiken.

De h. **Minister** opent de vergadering en daar de dagorde talrijke punten bevat, gaat hij onmiddellijk over tot de besprekingen.

1. — *Voorstelling van nieuwe leden.*

Gelet op art. 3 van het Koninklijk besluit van 23 September 1928, waardoor het den Minister, die de zeevisscherij in zijn bevoegdheid heeft, vrij staat een lid van den raad als voorzitter aan te duiden stelt h. Van Isacker voor den heer oud-Minister Baels, Volksvertegenwoordiger, als voorzitter van den Hoograad aan te nemen. De leiding der besprekingen zal echter heden door den h. Minister van het Verkeerswezen voortgezet worden.

Verder blijkt het noodzakelijk, rekening houdende met de overdracht van den dienst voor zeevisscherij naar het Departement van het Verkeerswezen, de hh. De Vos, Goor en Verschelde als leden aan te duiden.

2. — *Proces-verbaal der vorige zitting.*

Het verslag der vorige zitting, die uitsluitelijk de wet op de bedrijfsongevallen betreft en in het jaarverslag over de Zeevisscherij voor 1930 is opgenomen, wordt goedgekeurd.

M. **Dezuttere** stelt de vraag of, in de toekomst, de verslagen der vergaderingen, zooals voorheen, in extenso zullen worden opgenomen in het jaarverslag der Zeevisscherij, waarop de H. Minister bevestigend antwoordt.

3. — *Wijziging aan het programma voor toekenning van leerbeurzen aan scheepsjongens.*

Alvorens het programma te herdrukken, werd de noodzakelijkheid ingezien het waardecijfer der vakken te wijzigen. Maar wij staan voor twee opvattingen. De eene wenscht bij voorbeeld veel meer punten toe te kennen aan de eerste hulp bij ongevallen ten koste van de vakkennis, terwijl de andere opvatting vooral de vakkennis wil op het voorplan houden. Dit is namelijk de meening van Commandant Goor, die ook zou willen dat den visschers wat Engelsch en Fransch worde aangeleerd, opdat ze in staat zouden zijn zich in buitenlandsche havens te doen verstaan.

M. **Baels** verklaart zich eens met de opvattingen van M. Goor; hij drukt echter den wensch uit dat er meer aandacht verleend worde aan het zeerapport, dat een belangrijk stuk is. Aan de jongens zouden ook inleidende begrippen moeten onderwezen worden op gebied van rechtskundige termen, b.v. scheepshypotheek.

Alhoewel M. **Bauwens** de belangrijkheid van het zeerapport inziet, vindt hij het raadzamer dergelijk onderwijs te geven aan de leerlingen-schippers, daar het de schipper is die het verslag opmaakt.

Anderzijds, meent M. **Dezuttere** dat het programma der examens voor leerjongens op nuttige wijze zou kunnen aangevuld worden door enkele punten, zooals de economische belangrijkheid onzer zeevisscherij, de toestand van den vischhandel en de bevoorrading der vischmarkten, enz.

M. **Verbrugghe** acht het wenschelijk de dagorde op de bijeenroepingbrieven meer uit te breiden. Hij vraagt ook dat de jongens beter den thermometer zouden leeren kennen, want de temperatuur van het zeewater heeft zijn belang in het visschen. Ook de zeden en gewoonten van de visch hoeven aangeleerd. Hij herinnert dat het de Oostendse reederij is die daaromtrent zeer belangwekkende proefnemingen gedaan heeft in het algemeen nut, doch dat daarvan geen gewag gemaakt wordt in het jaarverslag.

M. **Dezuttere** oordeelt het wenschelijk dat de aandacht in het onderwijs der leerlingen van den 4n graad, langs de kust en Scheldemonden, meer gevestigd worde op het visschers- en zeebedrijf.

Op voorstel van M. Verschelde wordt besloten dat de technische Raad voor de Zeevisscherij, gesticht door Koninklijk besluit van 23 September 1928, een ontwerp van programma zal opmaken, hetwelk in een volgende vergadering zal besproken worden.

4. — *Premies aan de schippers van scheepsjongens.*

De h. **Minister** geeft lezing van art. 3 en 5 § 1 der wet van 23 September 1931 op de verplichtende aanmonstering der scheepsjongens, dewelke luiden als volgt:

«Art. 3. — De schippers der bij artikel 1 bedoelde vaar-

»tuigen genieten in de bij de door de verordeningen voorziene voorwaarden, de premiiën welke door de openbare besturen verleend worden ten voordeele van het leerlingwezen der zeevisscherij.

«Art. 5. — De scheepsleerjongen, aangemonsterd in de bij deze wet voorziene voorwaarden, heeft, onverminderd zijn aandeel in de premie, recht op een loon of op een deel van de opbrengst der vangst.»

en brengt de eventueele verhooging der premiiën aan de scheepsjongens ter bespreking.

M. **Baels** deelt aan de vergadering mede dat, in de bespreking van de aangehaalde wet, de HH. Volksvertegenwoordigers Van Ackere en Anseele de verhooging der premiiën vroegen. Het is in dien geest dat art. 3 werd opgesteld en dat hij, in zijne hoedanigheid van Minister van Landbouw en Zeevisscherij, beloofd heeft de premiiën te verhoogen met 100 %. Als dusdanig heeft hij ook de provincie- en de gemeentebesturen, welke hiervoor toelagen verleen, verzocht de mogelijkheid te onderzoeken de zelfde verhooging toe te kennen, doch tot heden werd geen beslissend antwoord ontvangen.

De h. **Gouverneur van West-Vlaanderen** en de h. **Elleboudt**, schepen van Oostende, zijn overtuigd dat hun bestuur het voorbeeld van den Staat zal volgen.

De h. **Minister** doet uitschijnen dat de Regeering thans een bezuinigingpolitiek voert, maar dat nochtans de geest der wet hoeft ingezien te worden.

Op voorstel van den h. **Bauwens** wordt het advies der vertegenwoordigers der schippers gehoord.

M. **Blondé** acht het onnoodig de premiiën te verhoogen, eenerzijds, omdat de aanmonstering der jongens nu verplichtend is en, anderzijds, omdat de stuurlieden met hun

eigen werk ook nog dit der vorming der ingescheepte jongens dienen na te gaan.

Gelet op het feit dat de jongens \pm 700 fr. p. m. ontvangen op de stoomtreilers, stelt M. **Verbrugghe** voor, in geval de premiiën verhoogd worden, dit bedrag door de reeders te laten aftrekken van het verschuldigd maandloon.

M. **Dezuttere** verklaart dat het principen van het toekennen der premiiën dagteekent van 1903 en dat het stelsel werd ingevoerd tot aanmoediging. Hij doet met een voorbeeld de gunstige gevolgen dezer premiiën uitschijnen. Overigens, men hoeft na te gaan wat er in andere ambachten wordt gedaan, ten voordeele der leerjongens. Het verhoogen der premiiën zou voorzeker bijdragen tot de gedeeltelijke wegruiming der misnoegdheid welke thans heerscht tengevolge der verplichte aanmonstering.

Volgens M. **Blondé** zou het geld niet hoeven gegeven aan den leermeester, maar wel aan den jongen om hem toe te laten zeegood te koopen.

Met het oog op de nieuwe wetbepalingen, vreest M. **Bauwens** dat de uitgave der premiiën der openbare besturen reeds zal verdubbeld worden door het feit dat er meer jongens zullen worden aangemonsterd.

Na een gedachtenwisseling tusschen de hh. Baels, Lambregt en Debra, verklaart de vergadering zich in principen eens met een verhooging der premie aan de scheepsjongens alleen, voor zooveel de op het budget voorziene sommen niet volledig opgeslorpt worden door de uitbetaling der bestaande aan een grooter aantal jongens.

5. — *Het Visscherijcongres van Parijs.*

M. **Van Isacker** brengt hulde aan de Belgische afvaardiging op het laatste visscherijcongres te Parijs en bedankt ze voor hare ijverige medewerking. Het voorstel van den h. Minister om het verslag van M. Dezuttere in

het proces-verbaal dezer vergadering op te nemen, wordt aangenomen. (Zie bijlage I)

6. — *Propaganda-commissie voor de Belgische visch en haring.*

De h. **Dezuttere** werd door de Propaganda-Commissie aangeduid omde gewenschte inlichtingen te verschaffen. Gezien nochtans het ver gevorderde uur en het feit dat verscheidene leden reeds de zitting hebben moeten verlaten, wordt dit punt voorbehouden tot de volgende vergadering.

7. — *Toezicht over haringvisschers bij de Fransche Wateren.*

De h. **Baels** is overtuigd dat de Fransche Overheid ons niet ongenegen is, doch zij is verplicht in te grijpen op aandringen van persoonlijke belangen. In feite dient de overeenkomst van Den Haag 1882 geëerbiedigd.

De h. **Verbrugghe** meent dat die overeenkomst enkel de kornetten uitsluit. Indien onze visschers de gelegenheid niet meer hebben om haring te visschen waar hij in overvloed is, en hem moeten gaan zoeken in de Noordzee, dringt hij aan opdat de Regeering onze visscherij op alle wijze helpe om die visch op te sporen en namelijk om de proefnemingen per vliegtuig voort te zetten, die enkele jaren geleden met de medewerking van de Oostendsche Reederij begonnen werden en zeer aanmoedigend waren.

8. — *Mededeelingen.*

a) Aangezien de jonge visschers thans ontslagen zijn van den krijgsdienst, vraagt de h. **Blondé** dat er voor gezorgd worde dat de Staat zoo weinig visschers mogelijk van hun vak aftrekke voor zijn eigen behoeften.

M. **De Vos** antwoordt dat de Staat voortaan aan boord der Marineschool zijn eigen volk zal vormen.

De h. **Verbrugghe** is van meening dat het reeds te laat is, dat het kwaad gedaan is.

b) M. **Verbrugghe** zou het jaarverslag over de zeevisscherij wat vroeger begeeren te ontvangen.

c) een lid had verlangd eenige inlichtingen te bekomen omtrent de datum waarop de nieuwe visschershaven van Oostende zal kunnen in gebruik gesteld worden. De h. Ingenieur **Verschoore**, die den bijzonderen dienst der kust in zijne bevoegdheid heeft, is op reis in het buitenland, zoodat men eene volgende vergadering zal moeten afwachten om over dit punt inlicht te worden.

d) een ander lid wenscht te weten hoe ver het thans staat met de regeling der draadlooze telefonie door onze visschers gebruikt. Het onderzoek dezer zaak zal toevertrouwd worden aan den technischen Raad, door Koninklijk besluit van 23 September 1928 ingericht; die Raad zal eenigszins moeten aangevuld worden om met zakenkennis de punten die in den Hoograad opgeworpen worden en die een bestuursoplossing eischen te kunnen behandelen.

Op eene aanstaande vergadering zal daarover eene bepaalde mededeeling gedaan worden.

e) Men heeft bericht ontvangen dat Nederland en Frankrijk wenschen eene vergadering te zien beleggen waarop de wenschelijkheid zou onderzocht worden de overeenkomst van 's Gravenhage van 6 Mei 1882 te wijzigen en te volledigen.

Men heeft aangedrongen om op deze vergadering tegenwoordig te zijn. Het advies van den Hoograad voor Zeevisscherij en van het Comité voor Visch- en Mosselteelt zal desnoods ingewonnen worden aangaande de punten die op de dagorde zouden gesteld worden.

Voorloopig is er spraak van:

1. — De grenzen waarin de conventie van kracht is.

2. — De lettertekens en nummers voor visschersschepen, vooral voor motorbooten.
3. — De voorkoming van schade met betrekking tot de thans bestaande vangwijze.
4. — De eenmaking van het loon voor gevonden netten.
5. — De burgerlijke rechtsvordering tot verhaal van schade aan vischtuig.

Nadat de h. Minister de vergadering bedankt heeft, wordt deze om 17 uur geheven.

De Minister,
PH. VAN ISACKER.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

Verslag der algemeene vergadering van 30 October 1931.

De Raad komt bijeen op regelmatige bijeenroeping vanwege den heer Voorzitter, ten 10 u. 's morgens, in het provinciaal hotel, te Brugge.

Zijn aanwezig : de HH. H. Baels, Voorzitter; Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur van West-Vlaanderen, ondervoorzitter; Bauwens, Willems, de Gheldere, Elleboudt, Debra, Verbrugghe, Lambrecht, De Crop, Laenen, Ghys, Verschelde, leden; Dezuttere, lid-Secretaris.

Worden verontschuldigd : de HH. De Vos, Goor, Rybens en Vande Pitte, leden.

Wonen insgelijks de vergadering bij, ten raadplegenden titel, de HH. De Duytschaever, Algemeene Bestuurder der Domeinen, en Verschoore, hoofdingenieur-bestuurder van den Bijzonderen, Dienst der Kust.

De heer **Gouverneur van West-Vlaanderen** doet uitschijnen dat het niet mogelijk is eene degelijke bespreking te voeren op eene dagorde waarvan slechts de aanduiding zonder eenige andere toelichting, gegeven wordt. Hij geeft den wensch te kennen dat voortaan elk punt der dagorde door een nota opgehelderd worde.

De heer **Voorzitter** antwoordt dat bijzondere omstandigheden dit thans belet hebben, doch dat er in de toekomst aan dezen wensch hoeft voldaan te worden.

De heer **Voorzitter** stelt voor eerst nummer 2 der dagorde in bespreking te brengen, ten einde de HH. De Duytschaever en Verschoore, te dien einde uitgenoodigd, de gelegenheid te geven zoohaast mogelijk af te reizen. Dit punt betreft :

De inrichting der visschershaveninstellingen van Oostende.

De heer **Voorzitter** doet uitschijnen dat het dringend noodig is dat er klaarheid verschaft worde, wat betreft de

nijverheidgronden in het havenkwartier gelegen. De dokken en de vischmijn zullen eerstelaags vaardig zijn, doch zullen niet kunnen uitgebaat worden, daar er geen zekerheid bestaat nopens de ligging en de toewijzing dezer gronden. Het stadsbestuur van Oostende, het Beheer der Domeinen en dit van Bruggen en Wegen zijn sedert meer dan drie jaar in onderhandeling, maar komen tot geen uitslag.

M. **Bauwens** doet opmerken dat het Beheer der Spoorwegen, insgelijks in de zaak betrokken, op de vergadering niet vertegenwoordigd is.

M. **Baels**. Het voornaam punt is thans de nijverheidgronden. Het is dringend dat men tot hunne verpachting kunne overgaan. Het niet bestaan der wegenis schijnt echter een beletsel te zijn.

M. **De Duytschaever** bevestigt dit laatste punt. Het is niet mogelijk de voorwaarden der verpachting der gronden te bepalen als de wegenis niet bestaat en men niet weet hoe zij aangelegd wordt.

M. **Elleboudt** geeft een overzicht van de briefwisseling, sedert 1923 gevoerd tusschen de verscheidene betrokken besturen, briefwisseling waaruit blijkt dat het stadbestuur van Oostende geen tijd verspild en geen moeite gespaard heeft om tot een spoedige overeenkomst te geraken. Tot nu toe echter bestaat er geen gevolg, daar het beheer der Domeinen vasthoudt aan het beginsel dat de wegenis moet bestaan, vooraleer er kunne spraak zijn van vergunning der gronden.

Op interpellatie van den heer **Dezuttere** voegt de heer **Elleboudt** erbij dat het algemeen plan, van inrichting en lijnstelling van het havenkwartier, de nijverheidgronden erin begrepen, door Koninklijk besluit vast gesteld werden en dat dus, in grondbegin, niets belet de vergunning

gen die sedert lang herhaaldelijk gevraagd geweest zijn, toe te staan.

M. **Verschoore** acht het overbodig op den oorsprong van het vraagstuk in te gaan, daar hij slechts sedert kort het bestuur van den Bijzonderen Dienst der Kust in handen genomen heeft. De moeilijkheid moet slechts door hem, in verband met de wegenis behandeld worden. In het begin van het loopend jaar, werden al de stukken voor de aanbesteding der wegeniswerken naar het Midden-Beheer verzonden. De bevoegde Minister heeft geoordeeld de aanbesteding niet te kunnen toelaten, zoolang er geen overeenkomst nopens de grondverwisseling tusschen den Staat en de Stad tot stand gekomen was. Ondertusschen is een krediet van 3 miljoen frank, in de begrooting van 1930 voorzien, niet aangewend en beschikt men slechts over de kredieten voorzien in de begrootingen voor 1931 en 1932. Den 23 October j.l. werd er opnieuw aangedrongen om tot de aanbesteding te mogen overgaan, daar verwacht wordt dat de vereischte overeenkomst eerlang zal bestaan.

M. **Verbrugghe** stelt de vraag waar de plaats gelegen is, voor de opstapeling der briketten en welke huurprijs voor deze plaats voorzien is.

M. **De Duytschaever** antwoordt dat dit afhangt van de omstandigheden, doch dat geen winst erop moet gedaan worden.

Na eenige vragen om uitlegging van de HH. **Bauwens**, **Willems**, **Verbrugghe** en **De Duytschaever**, besluit de heer **Voorzitter** dat niets schijnt te beletten dat de betrokken aanvragers van nijverheidgronden hunne vragen bevestigen en dat het Beheer der Domeinen, het noodige doe om er een spoedig gevolg aan te geven. De heer **Bauwens** doet daarenboven het voorstel dat de Raad, opnieuw vóór het einde van het jaar bijeenkome, ten einde akt te nemen van de maatregelen die, in den aangeduiden zin, door de

beheeren van Bruggen en Wegen en der Domeinen zullen genomen geweest zijn.

De heer **Elleboudt** stelt de vraag hoever de kwestie van aanlegging der visscherswijk gevorderd is.

M. **De Duytschaever** deelt mede dat een overeenkomst tusschen de Regeering en de Stad Oostende gereed is, ingevolge dewelke de Staatsgronden overgelaten worden aan de Stad die de aanbesteding der werken op zich neemt.

M. **Elleboudt** voegt er bij dat de Stad tot nu toe de overeenkomst niet goedgekeurd heeft omdat er geen klaarheid bestaat nopens het risico dat de zaak oplevert; zij begeert niet dit risico op zich te nemen. Doch, de zaak zal opnieuw onderzocht worden.

De heer Voorzitter verzoekt de leden hunne meening te laten kennen nopens den **algemeenen toestand der visschershaven** van Oostende.

M. **Willems** vraagt voldoening op de drie volgende punten: 1° afsluiting der verkoophalle; 2° afschaffing van den voetweg in de kaai van het tijdok, aangenomen door de havencommissie, op voorstel van den heer **De Pière**; 3° kalsijding der 1° baan.

M. **Verschoore** bevestigt dat er, mits aanvraag, op deze punten kan voldoening bekomen worden. Wat het 2° punt betreft, wordt aangenomen den heer **De Pière** op eene aanstaande vergadering van den Raad te raadplegen.

M. **Bauwens** spreekt zijn wantrouwen uit ten opzichte van de houdbaarheid der nieuwe sluis, thans en nog min in de toekomst.

De wanden der sluis leveren thans reeds teekenen op van uitmijtering en begeven. Eene inzakking op een gegeven oogenblik, die de sluisdeuren zou vastzetten, ware eene ramp die de Oostendsche Visscherij grootelijks zou

treffen. Iemand moet de verantwoordelijkheid voor de toekomst kunnen op zich nemen.

De heer **Voorzitter** stelt insgelijks de vraag of er gevaar bestaat dat hetgeen met de sluizen van Nieuipoort gebeurd is, ook te Oostende kan voorvallen.

M. **Verschoore**. Niemand kan, zooals M. Bauwens het verlangt, volstreckte verantwoordelijkheid op zich nemen. Er werden wel is waar eenige plaatselijke gebreken aan de sluis vastgesteld, maar zij worden volkomen hersteld.

Ik kan het achtbaar lid echter eene betrekkelijke geruststelling geven, in dien zin, dat de ingenieur bestuurder der werken de stellige verzekering geeft dat de sluis kan in uitbating genomen worden. De verantwoordelijkheid die daaruit voortvloeit neem ik, op grond van bevestigingen door mij zelf gedaan.

M. **Bauwens** en **Lambrecht** doen opmerken dat de slipway klaar is en dat het van het hoogste belang is, dat zij kunne ter beschikking der nijverheid gesteld worden, ingezien de verklaring zoëven door M. **Verschoore** afgelegd.

M. **Elleboudt** antwoordt dat het Stadsbestuur de eerste maatregelen genomen heeft met het oog op de uitbating van den slipway; zij kan echter slechts dan den dienst bepaald inrichten, als het gansche havencomplex door haar zal overgenomen geweest zijn; niets belet echter een voorloopige overeenkomst tusschen de Regeering en het Stadsbestuur nopens de uitbating van den slipway te treffen.

De vergadering uit den wensch dat het laatste betracht worde.

De heer **Voorzitter** verzoekt den heer de Gheldere de desiderata der plaatselijke besturen nopens de voortzetting der uitbreiding der **visschershaven van Zeebrugge** uiteen te zetten.

Het achtbaar lid stelt de vraag of de voortzetting dezer werken, ingevolge het oorspronkelijk plan, verzekerd is en op wiens kosten de vischmijn ter plaats zal aangelegd worden.

De heer **Verschoore** geeft een bevestigende verklaring, wat de havenwerken aangaat. De stukken voor de aanbesteding der tweede reeks werken zijn vaardig. De aanbesteding zal vermoedelijk op de kredieten voor 1931 plaats hebben. Deze werken staan immers aan het hoofd der dringende werken ten gevolge der bezuiniging der uitgaven verdaagd. Wat de mijn betreft, zij zal door de Stad Brugge gebouwd worden.

De heer **Voorzitter** bedankt de heeren **De Duytschaever** en **Verschoore** voor de nuttige medewerking door hen aan den Raad verleend.

II.

De heer **Voorzitter** vraagt of er bemerkingen te doen zijn nopens het verslag (Bijlage I) van den heer **Dezuttere** aangaande het **Internationaal Zeevisserijcongres van Parijs**.

Geene bemerkingen worden gedaan.

De verslaggever uit den wensch dat zekere praktische besluiten van het verslag door het Middenbestuur in overweging genomen worden, namelijk de innerlijke versteviging van het vakonderwijs der zeevisschers, bij gelegenheid normaalleergangen voor de leermeesters, geregelde mededeeling van vaknieuws aan de zeevisschers en volledige der maatschappelijke verzekering der zeevisschers in het opzicht van het ouderdomspensioen en de voorbarige arbeidsonbekwaamheid.

De hh. **Elleboudt** en **Bauwens** brengen in dat de beheerraad der Hulp- en Voorzorgkas voor Zeevisschers te Oostende, zooeven beslist heeft afstand te doen van gansch

haar bezit, met het oog op een inrichting van het ouderdomspensioen der zeevisschers, voor zooveel de wet ook de lasten der Kas in de algemeene regeling bevatte, wat den toestand aanzienlijk vereenvoudigt.

M. **Vershelde** laat weten dat eene oplossing der verscheidene aangehaalde punten thans door het Middenbestuur voorbereid wordt.

III.

De heer **Voorzitter** doet opmerken dat de Kamer van Volksvertegenwoordigers eerlang zal te beraadslagen hebben over de voorstellen ingediend tot bescherming van den landbouw. De Vereeniging der Reeders ter Zeevisserij heeft een verzoekschrift ingediend in hetwelk den benarden toestand der Belgische zeevisserij uiteen gezet wordt. Die toestand is het gevolg van het gemis aan scheepspersoneel, de stemming der wet op de verplichtende aanmonstering der scheepsjongens is laattijdig; van de onvoldoende inrichting van het spoorvervoer der visch, van de overstelping der Belgische vischmarkten met buitenlandse waar, terwijl de toevoer uit België naar het buitenland hoe langer hoe meer beperkt wordt. De Vereeniging der Reeders vraagt op hare beurt bescherming der Belgische visch ⁽¹⁾. De vraag is wat moet er gedaan worden en die vraag moet in de aanstaande Kamerdebatten opgeworpen worden. De heer **Baels** gelast den heer **Dezuttere**, tegen een aanstaande vergadering, een statistische uiteenzetting van den toestand gereed te maken, ten einde aan den Hoograad der Zeevisserij medege-deeld te worden, die zijne zienswijze zal hoeven vast te stellen.

M. **Vershelde** doet het voorstel dat een paar leden van den Raad aangewezen worden, om met het Middenbeheer

(1) Zie bijlage II.

der Belgische Spoorwegen, alle hangende spoorwegvervoerkwesties der zeevisch punt per punt na te gaan.

De heeren **Verbrugghe** en **Willems** worden te dien einde aangesteld.

M. **Elleboudt** haalt eenige historische bijzonderheden aan in verband met de voorheen bestaan hebbende beschermrechten op de visch.

De heer **Voorzitter** stelt voor dit ingewikkeld vraagstuk in zijn geheel in de aanstaande vergadering te hernemen, ter zelfder tijd als de overige punten van de dagorde van heden.

De vergadering wordt ten 12 1/2 uur geheven.

De Secretaris,
DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

BIJLAGE I.

De lessen van het VII^e Internationaal Zeevisscherijcongres van Parijs.

Dit overzicht heeft uitsluitelijk voor doel zekere gevolgtrekkingen, die uit de werkzaamheden van dit congres voor de Belgische Zeevisscherijnijverheid en voor het Belgisch, Zeevisscherijbestuur een practisch nut opleveren, zakelijk en beknopt voor te houden. Ik heb mij erop toegelegd de uiteenlopende stoffen, door de meest gezaghebbende specialisten, alhoewel zij veelal bijzondere vak-kennis vereischen, te herleiden tot de vaste uitslagen, die zij opleveren. Het is een gepaste gelegenheid om, in het eigen nationaal belang, de laatste ondervinding vast te stellen en te baat te nemen, op een onmetelijk bedrijfsgebied gedaan.

Die ondervinding kan in veelvoudige opzichten behandeld worden, naar gelang van de rijke verscheidenheid

die de zeevisscherijvraagstukken aanbieden. Wij meenen echter het dadelijk Belgisch belang te kunnen samenvatten in eenige punten van wetenschappelijken, technischen, economischen en maatschappelijken aard, te Parijs besproken.

I. — Wetenschappelijke Vraagstukken.

De verslagen op dit gebied staan geheel en al in het teeken der opzoekingen, sedert den aanvang dezer eeuw door de internationale onderzoeksinstellingen der zee gedaan. De Bestendige internationale Raad voor het Onderzoek der zee van Kopenhagen, alstoen tot stand gebracht en waarin alle noordwestelijke Europeesche zeelanden vertegenwoordigd zijn, staat niet meer alleen; hij werd bijgesprongen door de Internationale Commissie voor het wetenschappelijk Onderzoek der Middellandsche zee, waarin al de randstaten dezer laatste vertegenwoordigd zijn, alsook door den Internationalen Visscherijraad van Noord-Amerika, in welken wij Canada, de V. S. van Noord-Amerika en New Foundland aantreffen. De internationale Raad van den Stillen Oceaan, behelst de vertegenwoordigers van de V. S. van Noord-Amerika, Japan, Fransch Indochina en Nederlandsch India. Al deze inrichtingen zijn onderling verbonden door een Internationalen Raad van Opzoeking, die zijne zetelplaats te Brussel heeft.

Het is voldoende deze ontzaggelijke inrichting, die gansche boekenzalen wetenschappelijk materiaal bijeengebracht heeft, aan te duiden, om te doen uitschijnen dat de slotsom harer bedrijvigheid, voor de openbare meening, de beroepskringen en de regeeringen met een onweersstaanbaar gezag te voorschijn komt.

Een eerste vraagstuk welks hedendaagsche stand te Parijs diepgrondig en klaar uiteengezet wordt is:

De waarde van de schubbenmeting in de vischkunde.

Uit de verslagen, voorgedragen door de geleerden **Le Gall** (Frankrijk), **Buchman** (Duitschland), **Graham** (Engeland) en **Tesch** (Holland) blijkt de huidige stand van dit hoofdproblema der wetenschappelijke opzoekingen aangaande de zeevisch. Men kan nagenoeg den ouderdom der zeevisch bepalen naar het aantal ringen — winter- en zomerringen — die in een bepaalden tijd in de schubben tot stand gekomen zijn, niet met een mathematische zekerheid want er kunnen bepaalde physische storingen in het spel komen, die de aanduiding twijfelachtig maken, maar deze laatste kan volledig worden door de studie van de oorsteeën, en van het geraamte die ook kentekenen dragen van de opvolgende seizoenen die de visch doorleefd heeft.

Het is mij aangenaam vast te stellen dat onze landgenoot **M. Damas** aangestipt werd als een der navorschers, die in ruime maat tot de oplossing van het vraagstuk, voornamelijk wat de gaden betreft, bijgedragen heeft.

Als men den ouderdom kan bepalen van de enkelingen eener vischsoort, die op een gegeven oogenblik op een bepaalde plaats gevangen worden en deze bepaling geregeld door verscheidene waarnemers herhaald wordt; als men anderzijds het tijdperk van de geslachtsrijpheid der soort kent, is het gemakkelijk door vergelijking en samenvatting der waarnemingen den groei te bepalen en klaar te maken of de vischklas van een bepaald jaar overvloedig, normaal of schaarsch is, en somtijds de invloeden vast te stellen die deze verscheidene toestanden teweeg gebracht hebben. Het is mogelijk de evolutie vast te stellen die de vischklas in den loop harer ontwikkeling ondergaat en verder, behalve abnormale stoornissen, de toekomst te voorspellen die door teelt of voortzetting in bepaalde jaren de visscherij te wachten staat. Het wordt thans geregeld gedaan in Schotland, Engeland en Holland

wat de haring en de schelvisch betreft. Het spreekt van zelf dat dergelijke voorspellingen, al is hunne verwezenlijking afhankelijk van andere invloeden, van dewelke straks spraak zal zijn, voor onze beroepskringen van het allergrootste belang zijn en geregeld te hunner kennis moeten gebracht worden.

Voegen wij er terloops bij dat er blijkt uit de laatste verslagen van den h. **Gilson**, dat hij eene studie van dien aard aangevangen heeft, in verband met de samenscholingen van haring die in het winterseizoen op de Belgische kust plaats hebben. Die studie wordt gedaan in overeenstemming met den heer **Le Gall**. Zij schijnt min gevorderd dan elders, maar er moet in acht genomen worden dat het overwegend belang der haringvisscherij op onze kust slechts sedert een drietal jaar ontstaan is en dat bijgevolg de aandacht er voorheen min op gevestigd geweest is.

Wij spraken zooeven van andere invloeden die, op een gegeven oogenblik de gesteldheid eener visscherij kunnen beïnvloeden. Deze invloeden staan voornamelijk in verband met

De Oceanographie en de weerkunde.

Die stof werd bewerkt door de HH. **Baugé** en **Le Danois** (Frankrijk) en **Tait** (Engeland).

Het is duidelijk dat er onderlinge betrekking bestaat tusschen de lucht en den Oceaan. Als een kubieke meter zoutwater 1° warmte verliest, winnen 3000 m³ lucht er rond 1° warmte. De min, of meer groote toevloei van warme stroomingen uit den Atlantischen Oceaan heeft bijgevolg grooten invloed op de luchtgesteltenis en op den landbouw in midden Europa; zij heeft ook invloed op het leven en de beweging van den vischstapel in zee. De techniek der hydrologie heeft thans uitgemaakt dat de kabeljauw, naar gelang van de streken, wateren bewoont met 4° tot 6° boven zero; dat de schardijn in een temperatuur van 12° tot 14° boven zero verkeert, dat de makreel in

algemeenen regel in een midden met 14° te vinden is, dat de tonijn slechts daar is waar 14° aangetroffen worden. Dit is een hoofdvoorwaarde, maar daarnevens zijn het zoutgehalte en de planktonrijkdom, van het water andere voorwaarden: de kabeljauw namelijk, eischt 33 ‰ zoutgehalte.

Sedert 1928 wisten de Fransche visscherijvorschers dat de kabeljauwvisscherij bij New Foundland onvoldoende zijn zou, uit oorzaak van de watertemperatuur die er heerschte. Zij hebben hunne landgenoten, uit de streek weggetrokken en ze naar Groenland gezonden, waar betere toestanden opgemerkt waren, en dit met het beste gevolg. Thans oordeelt men dat normale voorwaarden te New Foundland teruggekeerd zijn; ook werd de visscherij daar hernomen.

Daaruit blijkt dat het van een tastbaar practisch belang is dat dergelijke wetenschappelijke waarnemingen, steeds op verscheidene gebieden herhaald en verbeterd, in het bereik gesteld worden, niet alleen van de leeraars en de leerlingen der visschersscholen, maar zelfs van de visschers, aan de wisselvalligheden van hun beroep overgeleverd, die zich zouden de moeite getroosten een, degelijk, ingelicht vakblad na te zien.

Dat is ook waar wat betreft

De verarming der vischgronden.

Deze verarming is wetenschappelijk vastgesteld, wat de pladijs, de schelvisch en de mooiemeid aangaat, in afwachting dat zij het voor andere soorten worde.

Deze vaststelling heeft gevolgen die een vergaande draagkracht hebben, des te meer daar zij door de woordvoerders der wetenschap ten krachtdadigste voorgestaan worden, en die verband houden met eene beperking der zeevisscherij, bijzonderlijk, in de kustwateren.

Deze laatste zijn de kweekplaats van de jonge visch, voornamelijk de platvisschen, die zoodra zij uit hunne lar-

ven ontpopt zijn, voornamelijk, in de zomermaanden, de zandvlakten, het licht en de warmte van de kustzee opzoeken, om hunne ontwikkeling te begunstigen en slechts naar verdere diepten uitwijken naar maat van hunnen groei. Ongelukkiglijk voor hen en voor de gansche visscherij, is het in de kustzee dat zij, jaar uit jaar in, doch meest in de zomermaanden onbarmhartig en achteloos verdelgd worden, door ontelbare garnalvisschers die tienmaal meer kleine visch verwoesten dan zij eetbare garnalen aan wal brengen. Die slachting wordt verder nog voortgezet door de middelmatige trawlers en zelfs door de diep-zeevisschers, die niet de minste voorzorg nemen om de jeugdige vischjes die in hun netten komen te sparen.

Het komt er op aan het bestaan zelf van den vischstapel te vrijwaren.

Die zaak werd met een overweldigend gezag behandeld door den Franschen afgevaardigde **Le Danois**, die de meest doortastende maar, alles wel ingezien, gegronde maatregelen voorstond als deze:

Volledige afschaffing van het garnaltrawl in de nabijgelegen kustzee en zijne vervanging door stelnetten- of toestellen. Verbod der trawlvisscherij in de verdere kustzee op gronden min dan 25 m. diep. Aanwending van spaarnetten -- netten, met geregelde maliën -- in de diepzee.

De toepassing dezer maatregelen door de randstaten der zee zou vergemakkelijkt worden, door de uitbreiding der kustzee, krachtens een internationale overeenkomst, tot een afstand van zes zeemijlen.

Onnoodig er bij te voegen dat een dergelijke toepassing de dood zonder meer zou te weeg brengen, niet alleen van onze garnalvangst, maar van bijna gansch onze kustvloot. Deze opwerping werd dadelijk gedaan en in acht genomen; het is niet te min waar dat eene internationale

beperking der zeevisserij in den eenen of den anderen vorm op weg schijnt.

II. — Technische Vraagstukken.

De heer **Bauwens** heeft op het Congres een dezer vraagstukken behandeld, namelijk « De bewerking van den vischafval aan boord »; ik laat hem de ontwikkeling ervan over.

Andere van niet mindere algemeene gewichtigheid werden onderzocht zooals

De visscherijsscholen en de toekenning der brevetten in de zeevisserij.

Dit punt werd bestudeerd door de verslaggevers **Laurent Castelet** (Fr.) **Droscher** (Duitschland) **Loze** (België) **Wynn Thomas** (Engeland).

Het was gemakkelijk waar te nemen dat, op dit gebied, België aan de spits staat.

Dank zij eene modelinrichting, zooals die van den Ibis; dank zij ook de dagscholen van Oostende, de avondschoolen der overige visscherijplaatsen, bestaat er eene volledige aanpassing op de plaatselijke beroepsomstandigheden, begunstigd door het premiënstelsel en het Koninklijk Besluit van 14 November 1929, houdende regeling der toekenning der brevetten van bevelhebber en machienist in de koopvaardij en de zeevisserij, en bestaat er nergens een complex zoo volledig en vruchtdragend als bij ons.

Dit wordt bewezen door de talrijkheid der schoolbevolking, die in 1930 meer dan 550 leerlingen telde.

Het is voornamelijk het koninklijk besluit van 14 November 1929, dat deze ontplooiing begunstigd heeft, hierdoor dat het de toekenning der wettelijke brevetten afhankelijk maakt van examens afgelegd voor ambtelijke jury's, maar voor het overige de vrijheid en den wedijver van het onderwijs eerbiedigt en aanprijkt, zoodanig dat het Belgisch stelsel als het beste erkend werd en dat een

halve dozijn buitenlandse afgevaardigden volledige toelichting erover gevraagd hebben.

Dit wil echter niet zeggen dat bij ons niets te verbeteren valt. Misschien kan er voor verbetering en meer eenheid in de uitvoering der schoolprogramma's en voor een degelijke vorming der aanstaande leerkrachten gezorgd worden. Dit dingt echter niets af, op den grond der zaak en kan desnoods gemakkelijk door inwendige maatregelen betracht worden.

Nopens een punt werd er voorbehouding gemaakt, zoo wel voor België als voor andere landen, namelijk de ontoereikendheid van het onderwijs met beroepsstrekking in het lager onderwijs van den 4n graad der zeegewesten. Het is een algemeen pedagogisch beginsel dat dit onderwijs moet doordringen zijn van de stof geput uit het midden waarin het gegeven wordt. Dit wordt toegepast op de landbouw- en nijverheidsgebieden. Pogingen werden voorgeen te vergeefs gedaan, wat onze zeegewesten betreft. Het komt er voornamelijk op aan een eenvoudig doch gepast programma van zeevaartbegrippen voor de onderwijzers uit te werken.

Een ander technisch belang thans overwegend voor België is

De evolutie in den bouw en in de mekanische voortstuwing der visscherijvaartuigen.

Wij verwijzen naar de merkwaardige verslagen van **de Mullenheim** (Fr.) **Zirkel** en **Wriedt** (Duitschland) **Van Loy** en **R. Bauwens** (België). Uit deze studiën meent men te mogen besluiten dat de aanpassing van den ruwoliemotor thans een voltrokken feit is in alle landen, wat de kleine en de middelmatige visscherijen betreft. Eene moeilijkheid blijft te overwinnen, namelijk de toepassing van den motor op de winch. Zoodra men 150 H. P. te boven gaat, zegt de Mullenheim, is een hulpmachien voor de

winch noodzakelijk. Van daar ingewikkeldheid van het mechanisme: meerdere onkosten, enz.

Op 31 December 1930, bezat onze vloot nochtans 20 motorschepen van meer dan 150 H. P., ongerekend een van meer dan 500 H. P., dat met de groote stoomtrawlers kan gelijk gesteld worden.

De slotsom van het verslag van den heer R. Bauwens komt hierop uit dat aan het middelmatig motorvaartuig de toekomst in de Oostendsche haven beschoren is. Ons achtbaar medelid, M. Bauwens, zal wellicht kunnen zijne meening mededeelen, wat betreft de huidige geschiktheid van het motorvaartuig in de verafgelegen visscherijen.

Wat er ook van zij, de Franschen schijnen de moeilijkheid der winchbeweging op de groote motorschepen overkomen te hebben met behulp van electrische hulpmachines.

De Deutsche verslagen getuigen op dit gebied van een soberheid die aan stelselmatigheid grenst. Het bijzonderste dat er uit te trekken valt is dat, voor de Duitschers, de duur der visscherijreis een punt van ondergeschikt belang geworden is, zoodanig hebben zij de behoudzaamheid der visch aan boord weten te verbeteren en uit te breiden.

Zoo komen wij tot de

III. — Economische Aangelegenheden.

Daarin nemen wij voornamelijk de propaganda voor het vischverbruik en de vischverspreiding te moeten onderstrepen.

Uiterst belangrijke studiën vanwege Fransche, Engelsche, Belgische en Deutsche deelnemers zijn dienaangaande na te zien.

De propaganda voor het zeevischverbruik wordt thans in alle noordwestersche Europeesche zeelanden, naar zeer uiteenlopende methoden, gevoerd. Frankrijk heeft zijne vischtentoonstelling en proeftreins met behulp der Regee-

ring uitgerust. Engeland heeft de reusachtige propaganda door pers, schrift en beeld, ingezet door de **British Trawlers Federation**, door afhouding van 1 d. per pond sterling verkochte visch, wat nagenoeg 7 millioen frank's jaars opbrengt om de kosten te dekken. De veldtocht voor de visch, jaren geleden door het **Deutscher Seefischereiverein** met behulp der Regeering gevoerd, werd met schitterende uitslagen bekroond.

Wij staan in België, op dit gebied, in den aanvang eener kiesche en eigenaardige onderneming. Het geldt voor ons niet alleen propaganda voor het zeevischverbruik te voeren, maar tevens er voor te zorgen dat deze propaganda niet te zeer den buitenlandschen invoer bate. België immers, voert jaarlijks meer vreemde versche in — voornamelijk Deutsche en Hollandsche — dan onze eigene vloot er op de markt brengt. Eene ongeschikte poging om het vischverbruik te vermeerderen kan op dezen toestand noodlottig inwerken, en daar het gaat niet zoo zeer om de visch voor de visch, maar om de visch als middel van versterking van 's lands zeevaartkrachten, meen ik dat de propaganda onbarmhartig zou moeten stop gezet worden, indien het bewezen werd dat zij bijdraagt tot onze verarming in stede van verrijking.

Dit werd dadelijk ingebracht toen er voorgesteld werd den Franschen vischtrein in België te doen rondgaan.

Een ruim veld voor de vischverspreiding ligt open in België, zoo de inheemsche vischhandel zich op dezen toestand weet aan te passen. Wij zien overal in alle eet- en drinkgestichten allerhande specialiteiten door welsprekende reclames aanbevolen. Waarom zouden onze vischhandelaars ook niet, naar het voorbeeld van Boulogne, een geijkt en aantrekkelijk bord zooals « Belgische Zeevisch » uithangen, aan de vensters en in de koopzalen der winkels, die zij uitsluitelijk of ten grootedeele bevoorraden, dit als kenteeken dat het koopend publiek, door de

propaganda aangezet, leere waar het zich te wenden heeft, als het tuk op **Belgische** visch heeft.

Andere middelen van spoedige en gemakkelijke verspreiding der visch zijn nog te hunner beschikking, zooals gelegenheid-vischmarkten in aanzienlijke buitengemeenten, de vischbraderijen, die in Engeland 50 % der kolossale opbrengst der visscherijnijverheid afnemen, de toebereiding van vischreepen, die in den Duitschen vischhandel en ook reeds in den Engelschen, een volslagen omkeer te weeg gebracht hebben, de spoedbestelling door autocamions en het gezamenlijk vervoer per water en spoor, die steeds, ten nadeele van onzen handel, het groot vervoermiddel der Ymuidsche verzenders geweest zijn.

Anderzijds, komt het de openbare besturen toe de lasten en onkosten, te midden derwelke de Belgische visscherijnijverheid haar moeizaam bestaan voortzet, in de volle maat van het mogelijke in te krimpen.

De nieuwe visscherihavens van Oostende en Zeebrugge zouden, met veel meer krachtdadigheid dan tot nu toe het geval geweest is, moeten gereed gemaakt worden, ten einde de noodlottigste kosten van uitbating der reederijen te verminderen. Indien het voortgaat zooals thans, loopt men gevaar dat binnen jaren de prachtige visscherijinstellingen van Oostende nog niet klaar zijn. De rechten te betalen in alle vischmijnen van het land zouden moeten beperkt worden tot het wezenlijke bedrag der kosten van uitbating dezer gestichten. Het zijn immers plaatsrechten vallende onder de toepassing van art. 77 § 5 der gemeentewet en zulkdanige redevantiën mogen de waarde van den bewezen dienst niet overtreffen, anders worden zij wezenlijke belastingen... op de visch. Dit wordt uitdrukkelijk voorkomen door de wet, wat de keur- en slachtrechten van het vleesch betreft; redelijker wijze zou hetzelfde voor de visch, moeten bestaan.

Het spoorvervoer der visch heeft in het naoorlogstijd-

perk zeer veel vooruitgang gedaan; wij moeten niettemin aanstippen dat isothermische vischwagens ons nog steeds ontbreken. Om een voorbeeld te geven van hetgeen zij op de ontwikkeling van den vischhandel vermogen, zal het voldoende zijn aan te stippen dat reeds in 1922 de Fransche maatschappij « Société Française de transports et entrepôts frigorifiques » op een volledig spoorvervoer van 78.000 T. een totaal van 8900 T. in isothermische spoorwagens verzekerde; in 1930, was dit laatste vervoer geklommen tot 47.500 ton, op een totaal van 108.000 ton. Dit vervoermiddel kost in Frankrijk, eenige centiemmen per kilo.

IV. — Maatschappelijke Vraagstukken.

Deze werden, voor de eerste maal en op de uitdrukkelijke vraag van België, op het programma gebracht van een internationaal congres en het is op de vraag der Belgische afgevaardigden dat zij, in de toekomst, op dit programma zullen behouden worden.

Het is maar al te duidelijk dat zij, op gebied van de maatschappelijke verzekeringen, van het onderling of samenwerkend kredietwezen in de zeevisscherij, van de onderlinge zeevaartverzekering, een internationaal belang van eersten rang opleveren, des te meer daar de methoden toegepast in de verscheidene landen, zoo uiteenlopend en onsamenhangend zijn, als die aangewend in de vastelandsche nijverheden, onder den invloed der conferentiën van Geneve, een duidelijke strekking tot eenmaking aanbieden. Het is overigens onbetwistbaar dat, in het opzicht der onderlinge mededinging der zeelanden op zeevisscherijgebied, deze verzekeringen, thans een gewichtige factor uitmaken.

Het eerste verslag in dien zin werd door een Belgische afgevaardigde ingediend en beoogt anders niets dan het vraagstuk in de baan der vergelijkende rechts- en feitenstudie in te leiden. Ondertusschen mogen wij reeds met

eene zekere voldoening vaststellen dat er nergens betere uitslagen op gebied der vergoeding der arbeidsongevallen, in de zeevisserij geboekt werden dan in België. De uitslagen van een jaar geven een bedrag van 2.07 p.c. wezenlijke onkosten op de loenen, terwijl overal rondom ons diezelfde onkosten schommelen van 3 tot somtijds 11 p.c., alhoewel de openbare machten somtijds voor een aanzienlijk deel in deze onkosten tusschenkomen, zooals in Holland en Duitschland.

De verzekering der zeevisschers tegen ziekte, voorbarige arbeidsonbekwaamheid, ouderdom schijnt vatbaar in België, in het kader der bestaande instellingen, voor een oplossing die de nijverheid niet verder hoeft te bezwaren, en die in alle opzichten met het buitenlandsche gemeenrecht zou kunnen evenaren.

Moge ons zeevisserijbestuur, dat voortaan een wetenschappelijke opvatting van zijn taak zal moeten handhaven, voorbeeld nemen op het Congres van Parijs, om die taak tot een goed einde te brengen.

CH. DEZUTTERE.

Verslag der Vergadering van 6 November 1931.

De Raad komt bijeen, op verzoek van den Heer Voorzitter, ten 10 uur 's morgens, in het Provinciaal hotel te Brugge.

Zijn tegenwoordig: de HH. Baels, Voorzitter, Bauwens, Verbrugghe, Goor, Verschelde, Elleboudt, de Gheldere, Willems, Laenen, Ghys, Harteel, Decrop, Lambrecht, leden; Dezuttere, lid-secretaris.

De heer Depière, daartoe uitgenoodigd, woont insgelijks de vergadering bij ten raadplegenden titel.

Werd verontschuldigd de Heer Gouverneur der Provincie West-Vlaanderen, onder-voorzitter.

De vraag wordt gesteld of het verslag der voorgaande zitting aanleiding geeft tot bemerkingen.

MM. **Verbrugghe** en **Bauwens** wenschen eene tekstwijziging, die dadelijk gedaan wordt.

M. **Laenen** wenscht dat er aangedrongen worde om de aanbesteding der aanvullende havenwerken van Zeebrugge te bespoedigen.

Voldoening zal hem gegeven worden.

De h. **Voorzitter** verleent het woord aan den heer Willems, ten einde de bemerkingen uiteen te zetten door hem in de voorgaande vergadering nopens de wandbank der tijdcom te Oostende gedaan.

M. **Willems** herhaalt de beschouwingen door hem reeds ingebracht. Het staat vast dat de wandbank aan de plaatselijke vereischten niet beantwoordt. Zij is te nauw en veroorzaakt voor het lossen en laden der schepen aanzienlijke moeite en onkosten.

M. **Depière** herinnert eraan dat, toen hij in de visschers-havencommissie de wandbank aangevraagd heeft, hij

een werk zooals te Lowestoft bedoelde, te weten : een dubbele bank, 3 m. breed. Hij heeft het plan ervan ingediend, maar de werken werden ingevolge dit plan niet uitgevoerd. Hij kan niet verantwoordelijk zijn voor den bestaanden toestand. Het is niettemin waar dat de bestaande inrichting te Lowestoft de lossing en lading der visschersvaartuigen vergemakkelijkt.

M. **Lambrecht** brengt in dat de toestand te Lowestoft dezelfde niet is als te Oostende. In de eerste haven, is het verschil tusschen hooge en lage tij weinig meer dan 1 m.; te Oostende is het meer dan 4 m.; van daar ongemakken en nadeelen voor onze visschers die onoverkomelijk zijn. Overigens te Lowestoft zelf, wordt de wandbank afgeschaft.

De heer **Voorzitter** doet opmerken dat het technische bijzonderheden geldt die best door de belanghebbenden ter plaats kunnen onderzocht worden. Hij zet hen aan dit te doen en den uitslag van hun onderzoek aan den Raad kenbaar te maken.

Dit voorstel wordt aangenomen.

Inkomrechten of andere maatregelen te nemen in het belang der zeevisserij.

De heer **Voorzitter** deelt mede dat hij den heer Minister van Buitenlandsche Zaken geraadpleegd heeft over de beperking van den vischinvoer onlangs door Frankrijk toegepast. Er blijkt uit het antwoord en uit het erbijgevoegde uittreksel uit het «**Journal Officiel**» dat, vanaf den 1 October 1931 tot den 30 September 1932, de Belgische vischinvoer naar Frankrijk beperkt wordt als volgt: griet, baars, steur, koningvisch, arend, tong, tarbot, 1200 metrische quintalen.

Haring in reepen, 400 metrische quintalen.

Andere haring, 2000 metrische quintalen.

Niets in het Fransch-Belgisch handelsverdrag voorziet dezen maatregel. Indien hij nochtans onze belangen krenkt, kan hij aanleiding tot bespreking met Frankrijk geven en, zoo deze besprekingen tegenvallen, tot opzegging van het verdrag. De vraag of de beperking in den zin van het verdrag is, kan desnoods door afgevaardigden van den Raad met den bevoegden beambte van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken besproken worden.

De hh. **Elleboudt** en **Willems** brengen in dat er blijkt uit bekomen inlichtingen, dat de maatregel toegepast wordt op den uitvoer uit België, omdat het vooroordeel bestaat dat Hollandsche en Engelsche visch langs België in Frankrijk gebracht wordt. Dit vooroordeel zou door de invoering van een getuigenschrift van oorsprong, wat de Belgische visch betreft, kunnen te niet gedaan worden.

M. **Bauwens** wenscht dat de toepassing van dezen maatregel voorgesteld worde.

MM. **Willems** en **Verbrugghe** doen uitschijnen dat de uitvoerbare hoeveelheden naar Frankrijk volstrekt onvoldoende zijn, wat de fijnvisch betreft, daar er dagelijks meer dan 400 kil. dergelijke waar naar dit land uit Oostende verzonden werden. De hoeveelheid verzendbare gewone visch is onvoldoende.

De heer **Voorzitter** stelt voor dat hij met de bevoegde overheden over de aangelegenheid onderhandele, in den zin der ingevingen, van de voorgaande sprekers. Dit wordt aangenomen.

Hij verzoekt den heer **Dezuttere** eene uiteenzetting van, de hierbij als bijlage gevoegde tabel ⁽¹⁾ te geven, waaruit blijkt dat, van 1929 tot 1930, de invoer van vreemde versche zeevisch (marée) in België toegenomen heeft, naar

) Bijlage III.

maat de Belgische visscherij achteruitgegaan is. De oorzaken van dezen achteruitgang worden uiteen gezet in een brief van de Vereeniging der Reeders ter Zeevisscherij, insgelijks hierbij als bijlage gevoegd. ⁽¹⁾

Het wetsvoorstel op de perequatie der rechten op de boter en op het vleesch, rechten vóór den oorlog ingevoerd, zal eersdaags in de Kamer van Volksvertegenwoordigers besproken worden. Het is het gepaste oogenblik om ook het vraagstuk der rechten op de zeevisch op te werpen. Indien de Raad dienaangaande een besliste en bevestigende meening uitspreekt, moet zij eerst aan den Minister van Verkeerswezen onderworpen worden, die zijnerzijds den Ministerraad en, na den Ministerraad, den Economischen Raad te raadplegen heeft. Indien het voorstel afgewezen wordt, kan het langs den parlementairen weg heringevoerd worden. Doch er bestaat geen kans op welgelukken, indien de Hoograad der Zeevisscherij met hetzelfde niet eens gaat.

M. **Bauwens** spreekt zich uit tegen inkomrechten op de visch. Doch er moet iets gedaan worden voor de zeevisscherij, die in buitengewone en zorgwekkende moeilijkheden verkeert. Een beperking van den buitenlandschen invoer is het geschikte middel.

M. **Decrop** wijst op de verkwijning der stoomvisscherij en op de aanzienlijke kapitalen in de motorvisscherij gevestigd, die insgelijks bedreigd zijn. Iets moet gedaan worden. Inkomrechten zouden een uitmuntend verweermiddel zijn tegen de landen die onzen eigen vischhandel door tolmaatregelen bedreigen.

M. de **Voorzitter** doet dienaangaande opmerken dat onze visch overal vrije ingang heeft behalve in Frankrijk.

M. **Elleboudt** dringt aan op het buitengewoon belang

(1) Bijlage II.

dat het vraagstuk oplevert. Hij herinnert de redevoering in 1856 in de Kamer uitgesproken door den heer van Iseghem, die het verval der Belgische zeevisscherij voorspeld heeft, toen de inkomrechten op de zeevisch afgeschaft werden. Die voorspelling wordt thans verwezenlijkt. Waarom inkomrechten of beperkingen van den invoer niet ingevoerd, om te redden wat er van de voornaamste reederijen nog te redden overblijft.

De voorgebrachte statistiek bewijst dat de achteruitgang onzer voortbrengst door Hollandsche visch aangevuld wordt. De middenprijs der visch ter mijn van Oostende is gevallen van 4,04 fr. in September 1930 op 3,33 fr. in September 1931, tengevolge van de overstelping der binnenlandsche markten. Een bezoek te Antwerpen heeft aangetoond dat er daar om zoo te zeggen anders niets dan Hollandsche visch te koop gesteld wordt.

De heer **Dezuttere** bevestigt dat er door de wet van 25 Februari 1842 een inkomrecht van 12 p. c. **ad valorem** op alle visch ingevoerd werd. Maar de beschermopolitiek was toen algemeen in Europa en België was nog geen grootnijverheidstaat. Om de doeltreffendheid dezer bescherming na te gaan, hoeft men slechts het verslag over het parlementair onderzoek naar den toestand der zeevisscherij van 1860 te raadplegen. De visscherij heeft zich in dit tijdperk slechts in zeer geringe maat ontwikkeld en, achter den tolmuur, waren de meest schreeuwende misbruiken in den vischhandel tot stand gekomen.

De brief van de Vereeniging der Reeders bewijst niettemin dat er iets moet gedaan worden. Dit is ook de overtuiging van de groote meerderheid der raadsleden. De tijdelijke beperking van den invoer op hetgeen in 1929 door de statistiek vastgesteld is, ware een middel dat de bevolking weinig zou schaden en dat aan onze zeevisscherijnijverheid zou gelegenheid geven zich herop te beuren,

in de buitengewone omstandigheden waarin zij verkeert. Het ware daarom niet minder dringend onze nieuwe haveninrichtingen in uitbating te brengen, de fiscaliteit te bevechten die de uitbating onzer vischmijnen kenmerkt en de vischpropaganda voort te zetten in de streken, waar zij uitsluitelijk aan onze eigene visch te goede komt.

M. **Willems** spreekt zich uit tegen allen beschermmaatregel. De Belgische vischhandel neemt slechts in het buitenland wat hij in het binnenland niet vinden kan. De reederijen moeten zich op de evolutie der hedendaagsche visscherijtechniek weten aan te passen.

MM. **Verbrugghe** en **Bauwens** doen uitschijnen, dat de Oostendsche stoomvisscherijrederijen zich meer dan elders op de hedendaagsche vereischten, door het invoeren van aanverwante nijverheden, aangepast hebben. Het is hunne fout niet dat de voorwaarden der uitbating te Oostende uiterst schadelijk zijn en, zoo de stoomvisscherij geheel vervalt zal de motorvisscherij insgelijks vallen. Inkomrechten dienen tot niets; het voorbeeld van Frankrijk bewijst het. De beperking van den invoer is beter geschikt en zoo deze toegepast wordt, bestaat er kans dat de stoomschepen opnieuw regelmatige aanvoeren te Oostende doen.

M. **Goor** stelt de vraag of deze aanvoer niet door **carriers** kan vergemakkelijkt worden.

M. **Bauwens**. Aangezien de markt van Oostende een tekort heeft aan zekere vischsoorten (ronde visch) die meest op ver afgelegen gronden gevangen worden, is het wenschelijk voor de vaartuigen die deze visscherij bedrijven, een premiestelsel in te voeren dat ze zou in staat stellen, hunne hoge reiskosten eenigszins te verminderen. Daar toe schijnt een premie, berekend naar afstand en tonne-maat, uiterst wel geschikt.

M. **Decrop** dringt aan op bescherming, welke zij ook zij. De Britsche reederijen eischen thans hetzelfde.

M. **Laenen** doet de geringheid van het inlandsch verbruik uitschijnen. Slechts 4 kil. verse visch, per inwoner. Dit kan ruimschoots vermeerderd worden.

M. de **Voorzitter** deelt de eensgezindheid van den raad vast nopens de noodzakelijkheid van beschermende maatregelen. Wat de spoortarieven aangaat, waarvan spraak in de klacht der reeders, hij zal met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en onheldering en op verbetering aandringen. Hij zal insgelijks de beperking der gemeentefiscaliteit op gebied van den vischhandel betrachten. De Stad Oostende kan in dit opzicht het voorbeeld geven.

Wat de valorisatie der visch, betreft moet er ook getracht worden de bijkomende nijverheden nog verder te ontwikkelen. Het is duidelijk dat de landen waar de vrijhandel heerscht, zelfs op zeevisscherijgebied aan de spits staan. Wij hebben een aanzienlijk afzetgebied dat niet uitgebaat wordt, terwijl op een totaal van 102.000.000 fr. beschikbare waar, er een vierde voor den uitvoer bestemd is. In deze voorwaarden kan hij zich thans moeilijk verbinden en wenscht zich ter stemming te onthouden.

De vraag of er beschermrechten op de verse zeevisch (marée) moeten ingevoerd worden, wordt met algemeene stemmen verworpen.

De stemming op de vraag of de invoer van verse zeevisch (marée) moet beperkt worden geeft den volgende uitslag:

Stemmen ja: de HH. Bauwens, Verbrugghe, Elleboudt, de Gheldere, Laenen, Ghys, Harteel, Decrop, Lambrecht, Dezuttere.

Stemmen neen: M. Willems.

Onthouden zich: de HH. Baels, Goor en Verschelde.

Het voorstel aangaande de wijze van beperking wordt, met de overige punten der dagorde, naar de aanstaande zitting verzonden, dewelke op Vrijdag aanstaande vastgesteld wordt.

De zitting wordt te 13 u. geheven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

BIJLAGE I.

Opbrengst en invoer van verse zeevisch in België
in 1929 en 1930.

	1929 kil.	1929 fr.	1930 kil.	1930 fr.
Verkoop door Belgische vaartuigen in de kusthavens.	38.697.881	101.981.726	33.506.991	91.804.189
Verkoop door vreemde vaartuigen in buitenlandsche havens.	5.783.122	19.145.875	4.502.091	9.818.147
Verkoop door vreemde vaartuigen in Belgische havens.	98.586	306.229	389.486	830.370
Invoer van visch (andere dan verse, gezouten of gerookte haring, zeekeeftes, kreeften, langoustes, oesters, oesterbroed, mosselen).	13.208.700	47.923.000	17.400.300	64.065.000
Totalen :	57.788.289	169.357.530	55.798.868	166.517.706
Vangsten gelost in de Belgische kusthavens door Belgische en vreemde vaartuigen.	38.697.881	101.981.726	33.506.991	91.840.189
	98.586	306.929	389.486	830.370
	38.796.467	102.288.655	33.896.477	92.670.559
Versche haring en sprot gelost in Belgische kusthavens	12.135.173	11.646.216	11.282.163	17.054.124
	43.290	69.606	102.905	207.698
door Belgische en vreemde vaartuigen.	3.062.678	4.964.046	5.135.148	8.288.692
	—	—	86.855	94.216
	824.615	2.083.733	623.205	1.747.848
	16.065.756	18.763.601	17.230.276	27.392.578
Versche zeevisch (marée) van Belgische of buitenlandsche vangst, rechtstreeks in België van de vischgronden ingevoerd.	38.796.467	102.288.655	33.896.477	92.670.559
	—16.065.756	—18.763.601	—17.230.276	—27.392.578
	22.730.711	83.525.054	16.666.201	65.277.981
Versche zeevisch beschikbaar in België (marée).	22.730.711	83.525.054	16.666.201	65.277.981
1) door vaartuigen gelost	13.208.700	47.923.000	17.500.300	64.065.000
2) anders ingevoerd	35.939.411	131.448.054	34.066.501	129.342.981
Versche zeevisch (marée) uit België uitgevoerd.	5.096.000	24.903.000	5.915.600	26.845.000
Versche zeevisch (marée) verbruikt in België.	35.089.411	131.448.054	34.066.501	129.342.981
	— 5.096.000	— 24.903.000	— 5.915.600	— 26.845.000
	30.843.411	106.545.054	28.150.901	102.497.981

BIJLAGE II.

**Vereeniging der Belgische
Reeders ter Zeevisserij.**

Oostende, den 22 October 1931.

Den heer Minister van het Verkeerswezen.

Excellentie,

Wij hebben de eer uwe welwillende aandacht te vestigen op den zorgwekkenden toestand der zeevisserijnijverheid en bijzonderlijk op de scherpe crisis die de stoomtrawlvisscherij doorleeft.

Sedert verscheidene jaren, zijn de kosten van uitbating niet alleen gestadig aangegroeid, maar daar de zeevisserij een zeer wisselvallige nijverheid is, was de winst die de verkoop van de visch kan opleveren nooit in verhouding met de onkosten. Om dezen toestand te keer te gaan, hebben de zeevisserijreedomers al gedaan wat van hen afhing om de kosten van uitbating te verbeteren; voornamelijk hebben zij in den loop der laatste jaren, meestal medegewerkt tot de stichting van verscheidene organismen, zooals de onderlinge zeevaartverzekering, het zeevaartkrediet, ijsfabrieken, fabrieken tot benutting van den afval en van de olie van visch, groepeerings met het oog op den rechtstreekschen verkoop van visch, enz., al organismen, in dewelke zij aanzienlijke kapitalen gevestigd hebben.

De visscherijreedomers die thans den toestand der uitbating nog zien verzwaren, en er geen verbetering meer kunnen aan toebrengen, zien hunne nijverheden met een volledig verval bedreigd. Op dit oogenblik zijn reeds verscheidene trawlers afgetuigd; er blijven slechts nog 18 groote trawlers in uitbating, tegen 46 in 1927, en wij kunnen de verzekering geven dat het aantal verdwenen schepen nog zal aangroeien. Daarenboven zijn verscheidene vaartuigen verkocht geweest; andere zijn te verkoopen.

In het verlopen jaar, hebben alle reederijen hunne balans met tastbare verliezen gesloten en de vooruitzichten voor de toekomst zijn ver van aanmoedigend te zijn.

Het is ook te vreezen dat, ten gevolge van de aftuiging, de hulpmijnerheden ook zullen te lijden hebben en hunne deuren zullen moeten sluiten, op gevaar af eene aanzienlijke kustbevolking tot werkloosheid te brengen.

Waaraan dezen toestand toegeschreven?

1) Aan het gemis aan bevoegd personeel. Die toestand, tegen welken de zeevisserijreedomers sedert verscheidene jaren te strijden hebben, en die verscheidene malen aangeklaagd werd bij de bevoegde overheden, is hieraan toe te wijten, dat zij tot nu toe de noodige maatregelen niet hebben willen nemen, in weerwil van het advies van den Hoograad der Zeevisserij en van de Provinciale commissie voor Zeevisserij. De wet op de verplichtende aanmontering der scheepsjongens, zooeven in voege gekomen, komt ongelukkigig te laat. Verscheidene jaren zijn vereischt, opdat zij hare gevolgen kunne hebben.

Anderzijs heeft de Staat sedert verscheidene jaren een drukke aanwerving der beste zeevisschers gedaan voor zijne verscheidene diensten, en de zooeven gestichte matrozenschool zal slechts binnen een aantal jaren vruchten afleveren.

2) Aan de te hooge vervoertarieven. In weerwil der door de zeevisserijreedomers en vischkooplieden gedane aanvraag, om bijzondere en verminderde tarieven te bekomen voor het vervoer van verse visch der Belgische kust, tarieven waarvan de visch van buitenlandsche herkomst niet zou genieten, werd er aan die aanvraag door het bevoegd bestuur geen gevolg gegeven. Voegen wij daarbij dat de visch der Belgische kust in volstrekt gebrekkige voorwaarden verzonden wordt. Geen bijzondere wagens zooals er bestaan in andere landen, waar de vischverzendens niet alleen bijzondere tarieven bekomen, maar

dank zij sneltreinen, hunne visch overal met de vereischte verschheid kunnen verzenden. Er bestaat niet de minste moeilijkheid om de ooguitsiekende ondergeschiktheid te bewijzen, waarin onze verzenders in dit opzicht verkeerden.

De Staat voorziet 48 uren voor de bestelling der vischcolli. Er volgt daaruit dat men vanaf den Woensdagavond de visch moet verzenden die slechts den Vrijdag zal verbruikt worden en dit zelfs voor nabijgelegen centra. In hetzelfde tijdbestek wordt de visch in Frankrijk en Duitschland op 800 km. afstand verzonden. De Ymuidsche visch wordt te Antwerpen en Oostende in de 18 uren afgeleverd.

Ander voorbeeld. Sedert twee jaren hebben de Oostendsche kooplieden het initiatief genomen kleine vischcolli rechtstreeks naar den verbruiker te sturen. Deze pakjes van 1 kil., eenige franken waard, kosten meer voor het vervoer, dat ten minste 4 fr. bedraagt. Deze colli reizen meestal in oververwarmede wagens. Er volgt daaruit dat het ijs spoedig smelt, dat de visch in slechten toestand aankomt en door den klant geweigerd wordt.

3) De buitenlandsche mededinging. Onze reederijen worden bedreigd door een steeds aanzienlijkeren invoer van buitenlandsche visch, bijzonderlijk Nederlandsche. De Nederlanders, die slechts de noodzakelijke hoeveelheid voor hunne behoeften overhouden, werpen onder andere op de Antwerpsche, Brusselsche en Luiksche markten groote hoeveelheden visch van ondergeschikte hoedanigheid en beletten aldus de Belgische reederijen een juiste vergelding voor hunne waar te bekomen.

Sedert den oorlog hebben de vischhandelaren zeer belangrijke afzetgebieden verloren, namelijk Elzas-Lotharingen en Rusland, die voor de Oostendsche markt een gewichtige klienteel waren. De reederijen en de kooplieden hebben elders te vergeefs getracht de uitwegen te zoeken die hun ontbreken. Er valt op te merken dat de

Fransche markt, die vóór den oorlog een belangrijke uitweg was, hun bijna ontoegankelijk is, ten gevolge der hooge rechten die de buitenlandsche visch treffen die in Frankrijk gaat.

Eene beweging werd door den h. Minister Baels voor de vermeerdering van het vischverbruik ingezet. Deze maatregel heeft voorzeker goede uitslagen geleverd, maar hij bevoordeelt ook en bijzonderlijk de buitenlandsche visch, die geen enkele taks noch inkomrecht te betalen heeft, en onze markten vrij overstroomt; zooals wij het hooger aangestipt hebben.

Onnoodig erbij te voegen dat de verbruiker daar geen voordeel in vindt, want in de werkelijkheid mengen de kooplieden de buitenlandsche en de Belgische visch, en verkoopen alles aan den hoogsten prijs van beide.

Welke heilmiddelen op dien toestand toegepast?

1) door eene verbetering van het vervoer en van de tarieven;

2) door maatregelen te nemen tegen de overrompeling van visch van vreemde herkomst.

Wat dit aangaat, het is geen beschermopolitiek huldigen. Excellentie, als ik U vraag te willen de verplichting der invoervergunningen toepassen op de vreemde visch, vergunningen die zouden verleend worden naar gelang van den toestand en het tijdperk van het jaar. Gelijkaardige beperkingen werden onlangs nog genomen nopens den invoer van kolen en van zekere landbouwvoortbrengselen.

Deze maatregel ware niet alleen een middel van behoeving der bestaande visscherijnijverheid, maar zou ook nog bijdragen tot hare geleidelijke heropbeuring, derwijze dat zij zelf kunne voorzien in korten tijd in de behoeften van het nationaal verbruik.

Het is dringend dat spoedige en doeltreffende schikkingen genomen worden om onze groote zeevisscherijnijverheid te behoeden. De nieuwe zeevisscherijhaveninstelling

gen zullen weldra in uithating gebracht worden en men kan niet nalaten zich af te vragen met diepen angst of de reederijen van groote trawlers alsdan nog zullen bestaan en of de noodige visch nog op de markt zal gebracht worden.

Wij koesteren de hoop, Excellentie, dat de critische en zeer bijzondere toestand dien wij voor U hebben uiteengezet, van uwentwege het voorwerp zijn zal van welwillende aandacht en dat gij de uiterst dringende maatregelen zult gelieven te nemen, die de toestand vereischt en die wij hebben aangeduid.

Wij bieden U, Excellentie, de hulde onzer zeer groote hoogachting aan.

De Voorzitter,
J. BAUWENS.

Verslag der Algemeene Vergadering van 13 November 1931.

De raad komt bijeen op bijeenroeping van den heer Voorzitter, ten 10 u., in het Gouvernementshotel, te Brugge.

Zijn tegenwoordig de HH. H. Baels, Voorzitter, Baron Janssens de Bisthoven, Ondervoorzitter, Decrop, Lambrecht, de Gheldere, Willems, Elleboudt, Ghys, Verbrughe, Bauwens, Verschelde, leden; Dezuttere, lid-secretaris.

Worden verontschuldigd de HH. De Vos, Goor en Laenen.

I. — Verslag der voorgaande zitting.

Dit verslag wordt goedgekeurd, mits enkele tekstwijzigingen, voorgesteld door de HH. Bauwens en Willems, tekstwijzigingen die terstond gedaan worden.

II — Mededeelingen.

De heer **Voorzitter** geeft mededeeling :

1°) van een brief van den heer Minister van het Verkeerswezen, waaruit blijkt dat de Vereenigde Vischhandelaars van Oostende eene verzachting vragen van de beperking van den invoer van zeevisch in Frankrijk, die onlangs beslist werd.

Het past de beslissing af te wachten, die nopens dit punt door den Raad zal genomen worden.

2°) van een brief van de firma Globus-Denderleeuw, door welken deze laatste opkomt tegen het ontwerp van inkomrechten of beperking van invoer der visch, voor zooveel zij de haring betreffen. De trawlharing der Smalls en van Klondijk, evenals de kustharing door Belgische vaartuigen ingevoerd, zijn ongeschikt voor de conserverie. De firma Globus voert een aanzienlijke hoeveelheid haring in uit het buitenland en stelt de vraag of het

voor België niet voordeliger ware een premiestelsel in te voeren, dat het ontstaan der Noordzeeharingvisserij zou vergemakkelijken, dan van het buitenland af te hangen.

De heer **Voorzitter** doet uitschijnen dat, van het begin af, alle maatregel ten opzichte van den haring buiten de bedoelingen van den raad gelegen heeft. Het geldt alleen de verse visch, (marée).

M. **Bauwens** voegt erbij dat het oogenblik slecht gekozen is om op de herinvoering van de Noordzeeharingvisserij te denken, die, ten gevolge van den crisistijd, overal met verlies werkt.

Er zal in dien zin naar de firma Globus geschreven worden.

3°) De heer **Voorzitter** deelt mede dat hij een onderhoud gehad heeft met den heer van Langenhove, nopens de vraag der Vereenigde Vischhandelaren, in verband met de beperking van den invoer van fijnvisch in Frankrijk.

De vertegenwoordigers der Vereeniging mogen zich eerstdaags bij dezen hoogambtenaar aanbieden, om nopens dit punt te onderhandelen.

4°) De heer **Voorzitter** heeft insgelijks aan den heer van Langenhove de vraag gesteld of, ingezien de bestaande handelsovereenkomsten, eene beperking van den invoer van buitenlandsche zeevisch in België kan te gemoet gezien worden.

Het antwoord is dat niets zich rechtstreeks verzet tegen de invoering van een dergelijken maatregel, wat Holland en Engeland betreft. De onrechtstreeksche moeilijkheden zijn echter aanzienlijk, daar het traktaat met Duitschland, in het Belgisch belang, alle beperking van in- en uitvoer voorkomt; daar Holland en Engeland beschikken over de clause der meest begunstigde natie, zouden zij die daer-

lijk inroepen, zoo er vanwege Duitschland verzet tegen de beperking van den visch invoer gedaan wordt, wat onvermijdelijk schijnt te moeten geschieden, daar dit land onder andere in September l.l. voor niet min dan 270.000 fr. dergelijke waar in België ingevoerd heeft.

De heer **Verbrugghe** merkt op te dier gelegenheid dat de invoer in België van Hollandsche, Engelsche en Noordsche visch, steeds aangroeit.

5°) De heer **Voorzitter** heeft vanwege het bestuur der Vrije visschersschool van Oostende een brief ontvangen, door welken ondersteuning gevraagd wordt voor verscheidene vulgarisatiewerken nopens de zeevisserij uitgegeven. Hij spoort de reederijen, de openbare besturen en, alle belanghebbenden aan eene inschrijving op deze uitgaven te nemen.

De heer **Verbrugghe** verwijst tevens naar zekere werken van denzelfden aard, in Holland door de HH. Tesch en Redeke uitgegeven.

M. **Vershelde** kondigt aan dat een volledige bibliographie der uitgaven over de zeevisserij, enz., in België bestaande, zal uitgewerkt worden door het Beheer van het Zeewezen, dat reeds bij bijzonderen en openbare besturen heeft aangedrongen om kennis te ontvangen van de bij hen bestaande documentatie.

6°) M. **de Gheldere** herinnert de ramp overkomen aan het visschersvaartuig H. 17 dat in de nabijheid van de **Wandelaar** op eene oorlogsmijn zou geloopt zijn en vernietigd werd. Hij stelt de vraag of de reeder recht heeft op oorlogschadevergoeding.

De heer **Voorzitter** antwoordt bevestigend. Dat de ramp al of niet in het kustwater gebeurd zij, de vergoeding wordt door de wet voorzien.

III. — Practische middelen tot behoud en ontwikkeling onzer zeevisserij.

De heer **Voorzitter** verzoekt den verslaggever der sub-Commissie, gelast met het onderzoek der Spoorwegtarieven, aan den Raad de uitslagen harer onderhandelingen mede te deelen.

De heer **Verschelde** deelt mede dat, in eene vergadering den 12 November te Oostende gehouden, door de HH. Verbrugghe, Willems, hem zelf en drie ambtenaren der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de volgende vragen, gedaan werden.

- 1) dat het tarief voor kleine pakjes visch van 4 en 5 op 3 en 4 fr. zou teruggebracht worden.
- 2) dat de verse visch zou vervoerd worden per snel-trein, vischtrein (train de marée) genaamd, tegen het tarief der kleine spoedbestelling.
- 3) dat zendingen van 50 kil. zouden aanvaard worden tegen het bijzonder tarief 50.
- 4) dat voor zendingen van 100 kil. een afslagtarief zou toegestaan worden, volgens de afstanden.
- 5) dat de termijn van bestelling zou verkort worden.
- 6) dat de wagens degelijk zouden verkoeld zijn.
- 7) dat de tarieven per buurtspoorweg niet anders zijn als de tarieven der Nationale Spoorwegmaatschappij niet anders zijn.

De Afgevaardigden der N. M. B. hebben de punten 1, 2, 3 en 4 aan het Beheer der Spoorwegen laten bestellingen die zouden bekeken worden, de studie der verkoeftarieven, de overtoollige taksen van den buurtspoorweg te

Na eenige bemerkingen vanwege de HH. **Verbrugghe**, **Willems** en **Decrop** over den toestand van het spoorvervoer in het buitenland en het binnenland, bedankt de heer Voorzitter de Commissie voor het degelijk werk dat zij geleverd heeft en stelt de vraag of er geen aanleiding bestaat om een autocamiondienst voor geregeld vischvervoer in te richten.

M. Willems oordeelt dit overbodig, daar dit vervoer reeds op groote schaal door de landbouwvereenigingen gedaan wordt.

De heer **Bauwens** uit het verzoek dat de Commissie voor het spoorvervoer voorloopt met hare werkzaamheden voortzette.

M. Verschelde antwoordt dat het verlangen zal voldaan worden.

M. Decrop stelt de vraag of de Commissie van de Zeevisserij en de Landbouwvereenigingen de bepennijverheid niet kan ingevorderd worden.

M. Verbrugghe antwoordt dat de Commissie een zekere maat zal nemen om de zeevisserij te ontwikkelen, en dat de landbouwvereenigingen daarmede rekening zullen houden.

De heer **Bauwens** stelt de vraag of er een terugbetaling van de vrachtprijs zal worden gemaakt voor zendingen tot 20.000 kil. Hij is daarover van oordeel dat de Commissie de afdeling en zal de Commissie van de Zeevisserij en de Landbouwvereenigingen een moeilijke taak stellen en bestemmingen zal geven en betaald ge-

III. — Practische middelen tot behoud en ontwikkeling onzer zeevisserij.

De heer **Voorzitter** verzoekt den verslaggever der sub-Commissie, gelast met het onderzoek der Spoorwegtarieven, aan den Raad de uitslagen, harer onderhandelingen mede te deelen.

De heer **Vershelde** deelt mede dat, in eene vergadering den 12 November te Oostende gehouden, door de HH. Verbrugghe, Willems, hem zelf en drie ambtenaren der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de volgende vragen, gedaan werden.

1) dat het tarief voor kleine pakjes visch van 4 en 5 op 3 en 4 fr. zou teruggebracht worden.

2) dat de verse visch zou vervoerd worden per snel-trein, vischtrein (train de marée) genaamd, tegen het tarief der kleine spoedbestelling.

3) dat zendingen van 50 kil. zouden aanvaard worden tegen het bijzonder tarief 50.

4) dat voor zendingen van 100 kil. een afslagtariaf zou toegestaan worden, volgens de afstanden.

5) dat de termijn van bestelling zou verkort worden.

6) dat de wagens degelijk zouden verkoeld zijn.

7) dat de tarieven per buurtspoorweg bij die van de Nationale Spoorwegmaatschappij niet zouden gevoegd worden.

De Afgevaardigden der N. M. B. S. hebben beloofd de punten 1, 2, 3 en 4 aan het Beheer te onderwerpen, de late bestellingen die zouden bekend gemaakt worden te onderzoeken, de studie der verkoeling door te drijven en de overtollige taksen van den buurtspoorweg te bestrijden.

Na eenige bemerkingen vanwege de HH. **Verbrugghe**, **Willems** en **Decrop** over den toestand van het spoorvervoer in het buitenland en het binnenland, bedankt de heer Voorzitter de Commissie voor het degelijk werk dat zij geleverd heeft en stelt de vraag of er geen aanleiding bestaat om een autocamiondienst voor geregeld vischvervoer in te richten.

M. **Willems** oordeelt dit overbodig, daar dit vervoer reeds op groote schaal door de belanghebbenden gedaan wordt.

De heer **Bauwens** uit het verlangen dat de Commissie voor het spoorvervoer voorloopig hare werkzaamheden voortzette.

M. **Vershelde** antwoordt dat er aan dit verlangen zal voldaan worden.

M. **Decrop** stelt de vraag of in het belang van de Zeevisserij en den vischhandel de vischreepennijverheid niet kan ingericht worden.

M. **Verbrugghe** antwoordt dat zij reeds in zekere maat bestaat, doch zich slechts geleidelijk kan ontwikkelen, ingezien het groot verlies van gewicht waarmede rekening moet gehouden worden. (60 %)

M. **Willems** onderlijnt de wenschelijkheid een terugbetaling van 5 % per 5000 kg. te bekomen op den vrachtprijs der sprot- en haringverzendingen van 5000 tot 20.000 kil. of van 10 % op elke meerdere hoeveelheid. Hij is daarover met de spoorwegmaatschappij in onderhandeling en zal deze onderhandelingen, in naam der subcommissie van het spoorvervoer, voortzetten. Er bestaat eene moeilijkheid in dien zin dat de terugbetaling aan den bestemming zou toekomen, daar de verzendingen onbetaald geschieden.

M. de **Voorzitter** keert terug op het voorstel door den heer Bauwens in de voorgaande vergadering ingediend, met het oog op de stichting eener reispremie voor de visscherij op groote afstanden.

M. **Bauwens** herhaalt de beschouwingen dienaangaande reeds gedaan. Het geldt de bevoorrading der Oostendsche markt met ronde visch aan te moedigen. Thans kunnen de reederijen de onkosten niet dekken die de verre reizen vereischen. Daarom zijn zij verplicht somtijds in Engeland te lossen. De stoomreederijen hebben al gedaan wat mogelijk is om de zeevisscherij te bevoordeelen. Nu zij in moeilijke toestanden verkeerden, zou wat tegemoetkoming niet ten onpas komen, des te min daar alle andere beschermmaatregelen weinig kans hebben op welslagen. Daarom heeft het achtbaar lid een schaal uitgewerkt die eene klimmende tegemoetkoming voorziet voor de Belgische vaartuigen die de visscherij bedrijven in de Noordzee, op afstanden van 340', 425' en 500' en ten westen van de Kaap Landsend op meer dan 85' en 160'. Het is wenschelijk dat dit voorstel door een bijzondere subcommissie van vaklieden onderzocht worde.

Dit voorstel is ook in het belang der visschers gedaan, want zij zouden hun aandeel in de premie hebben. Men vergete niet dat Frankrijk vele millioenen voor zijne zeevisscherij opoffert.

M. **Willems** wenscht dat de motorvisscherij in het voorkomend geval ook in de premie deelachtig zij.

M. **Decrop** herinnert de staatsmaatregelen en -aanmoedigingen in Duitschland bestaande om de visscherijnijverheid vooruit te helpen.

De heer **Voorzitter** stelt voor de subcommissie, gewenscht door M. Bauwens samen te stellen uit de HH. Debra, Decrop, Verbrugghe, Bauwens, Verschelde, Willems

en Baels. Zij zal bijeenkomen Zaterdag 21 aanstaande, ten 10,30 u. 's morgens in het lokaal van den Reedersbond Vindictivelaan, 5, Oostende. Het is wenschelijk dat de heer De Vos er tegenwoordig zij. **De subcommissie der haven** zal denzelfden dag om 14 u. op voornoemd adres bijeenkomen om gezamenlijk de visschershaven te bezoeken, in tegenwoordigheid nl. van den heer Bestuurder Verschoore.

Deze verscheidene punten worden aangenomen. De volgende vergaderingen van den Raad zullen te Heyst en Nieupoort gehouden worden.

Op aanvraag van den heer **Verbrugghe**, die het voorstel van den heer **Dezuttere** bijtreedt, om den invoer van versche zeevisch tijdelijk te beperken op de hoeveelheid ingevoerd in 1929, wordt dit punt herhaaldelijk door den heer Voorzitter in bespreking gebracht.

De heer **Bauwens** sluit zich aan bij hetzelfde voorstel. Desnoods kan een percent van vermeerdering of vermindering op de grondslagen van 1929 toegepast worden.

M. **Willems** namens de vereenigde vischhandelaars verklaart zich tegen elken beschermmaatregel. De vischhandelaars doen al wat mogelijk is om de Oostendsche markt in stand te houden en nemen slechts in het buitenland wat zij te Oostende niet vinden kunnen. Overigens, hoe de beperking toegepast op de groote visch, waaraan voornamelijk behoefte is?

M. **Dezuttere** antwoordt dat de beperking een kwestie is van gewicht en niet van grootte der visch. De vischhandelaars zouden dus evenwel groote als kleine visch kunnen invoeren, voor zooveel zij binnen de vastgestelde palen blijven. Voor het overige, geldt het evenveel het belang der visscherij en der verbruikers. De visscherij is het eenig rijkdomscheppend bestanddeel in de zaak en indien

zij kwijnt moeten de vischhandel en de verbruikers het verduren, daar zij des te meer voor buitenlandsche visch zullen te betalen hebben, wat het land anders niets kan dan schaden. De beperking van den invoer, ingezien de tijdelijke onuitstaanbare toestanden waarin de visscherij verkeert, uit oorzaak van de ellendigheid der havens, de ontoereikendheid van het personeel en de maatregelen onlangs door Frankrijk genomen, ware volstrekt gewettigd en zou de reederijen toelaten te verademen.

De heer **Voorzitter** stelt vast dat de vergadering zich aansluit bij het principie der beperking op de hoeveelheid in 1929 ingevoerd; er zal in dien zin naar de heeren Ministers van het Verkeerswezen en van Buitenlandsche Zaken geschreven worden.

IV. — Verplichtende aanmonstering der Scheepsjongens.

De heer **Voorzitter** herhaalt dat de wet dienaangaande door het parlement aangenomen werd, onder het beding dat de premiën zouden vermeerderd worden.

M. **Bauwens** uit de vrees dat dit vraagstuk eene hinderpaal zij voor de eventuele toekenning der premiën voor lange reis, des te meer daar men niet ingelicht is nopens de uitbreiding die de premiën voor den aankweek van jongens zal nemen.

M. **Vershelde** laat weten dat het Middenbeheer nog geen bepaald ontwerp van verdeeling der premiën kan uitwerken, daar men nog niet weet welke de uitslagen van de toepassing der wet zijn zullen.

M. **Dezuttere** is van meening dat het wenschelijk is dat het Middenbestuur bepaalde voorstellen dienaangaande aan den raad onderwerpe. Het is het getal leerjongens niet dat de grondslag is voor de verdeeling der premiën, maar wel de uitslag der examens. Niets belet dus thans reeds

een stelsel voor te bereiden; dit zou het aanzienlijk voordeel opleveren, dat de plaatselijke machten ook het voorstel tegen de aanstaande verdeeling zouden kunnen onderzoeken en dat eenieder zou weten waaraan zich te houden.

M. **Lambrecht** dringt aan op een degelijker onderwijs van het handwerk in de visschersscholen.

M. **Elleboudt** heeft bevestigd dat de lessen in sommige scholen zeer onregelmatig gevolgd worden en stelt voor dat er in de toekenning der premie rekening zou gehouden worden met de schoolbijwoning der recipiendarissen.

Deze overwegingen zullen door het Middenbeheer van het Zeewezen onderzocht worden.

De vergadering wordt ten 12½ u. geheven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

Verslag der Vergadering van 5 December 1931.

De raad raad komt bijeen op bijeenroeping van den heer Voorzitter, ten 2 u. 's namiddags, op het stadhuis te Heyst.

Zijn tegenwoordig de hh. Baels, Voorzitter, De Vos, Algemeen Bestuurder van het Zeewezen, Goor, Verschelde, de Gheldere, Vande Pitte, Bauwens, Willems, Lambrecht, Laenen, Harteel, leden; Dezuttere, lid-secretaris.

Zijn verontschuldigd de hh. Rybens, Verbrugghe, Zonnekijn.

De heer Hoofdingenieur Verschoore, bestuurder van den bijzonderen dienst der kust, daartoe uitgenoodigd, is insgelijks tegenwoordig.

I. — Verslag der voorgaande zitting.

Het verslag werd aan al de leden medegedeeld. Het geeft geen aanleiding tot bemerkingsen.

II. — Bezoek aan de haveninrichtingen van Zeebrugge.

De h. **Voorzitter** geeft mededeeling van een verzoekschrift vanwege de zeevisschers van Heyst-Zeebrugge, in hetwelk deze laatsten de aanvraag doen dat er een ambtelijke keurder en een hulpschrijver in de vischmijn van Zeebrugge aangesteld worde, dat de vischmijn uitgebreid worde, dat verscheidene verbeteringen aan de inrichting der visschershaven uitgevoerd worden en dat een mistklok op de loskaai geplaatst worde.

Hij stelt voor, vóór alle andere werkzaamheden het voorgestelde bezoek aan de visschershaven van Zeebrugge, in tegenwoordigheid van den heer Hoofdingenieur Verschoore te doen, ten einde het verzoekschrift ter plaats te onderzoeken.

Dit wordt gedaan. De h. **Verschoore** legt uit dat de haven naar gelang der vereischten zal uitgebreid worden,

ingevolge het oorspronkelijk plan der ministeriële commissie van 1921. Thans zal de noordelijke tijkom op een lengte van 220 m. oostwaarts verlengd worden. Een rechte kaaimuur zal den zuidkant van de kom begrenzen en zij zal te gepaster uur op 125 m. breedte, met kaaimuur ten noorden gebracht worden, wat nog eene ruimte met 50 m. diepte voor nijverheidgrond tusschen de kom en den zeedijk zal overlaten.

De verlenging der tijkom zal te naaste jaar aanvangen en zal in een jaar en half voltrokken zijn, derwijze dat het thans geen belang oplevert verbetering toe te brengen aan de verbinding der losplaats in beton met de kaai.

Na raadpleging der visschers en bespreking, wordt er aangenomen dat het noodig is dat de losplaats bezet worde van masten voorzien van takelblokken, ten einde het lossen en laden der vaartuigen te vergemakkelijken, dat eenige steigers vermaakt worden, dat de haven van een mistbel voorzien worde, dat de trap voorzien voor het lossen der garnalen door uitbagging van de zuidelijke tijkom toegankelijk gemaakt worde, dat de verlichting en de wegenis aan den westerkant dezer kom verbeterd worden. Ook is eene verbeterde helling voor de visschersvaartuigen noodzakelijk.

De h. **Verschoore** brengt in dat deze laatste voorzien is in de aanstaande uitbreiding der havenwerken.

De wenschelijkheid der aanstelling van een bevoegden havenmeester voor de handhaving der orde in de visschershaven wordt insgelijks in acht genomen. Dit valt in de bevoegdheid niet der maatschappij der haveninstellingen, maar der stad Brugge, evenmin als het verwijderen van den ijzeren «rommelbak» die aan den ingang der haven gevaar oplevert.

De beraadslaging over dit bezoek hernomen geweest zijnde, beslist de raad dat alle vastgestelde desiderata aan

de bevoegde besturen zullen medegedeeld worden, namelijk aan het Beheer van Bruggen en Wegen, aan het Mid-denbeheer van het Zeewezen en aan het Stadsbestuur van Brugge.

De h. **Voorzitter** doet het nut uitschijnen dat dit bezoek opgeleverd heeft en dringt aan op de belangrijkheid die de keus van een bevoegden keurder, alsook de aanduiding van een havenmeester voor de stad Brugge en de vissche-rijbelanghebbenden, opleveren. Ook is het van noode dat de aanstaande havenwerken door een gepaste mijninrich-ting volledig worden. Hij stelt voor dat een voorontwerp van nieuwe vischmijn door de technische diensten der stad Brugge voorbereid, aan de havencommissie, bij de welke de HH. Vande Pitte, Laenen en Dezuttere zouden gevoegd zijn, onderworpen worde.

Dit voorstel wordt algemeen bijgetreden.

De h. **Lambrecht** doet opmerken dat de motorvisscherij in de havencommissie niet vertegenwoordigd is.

De h. **Voorzitter** antwoordt dat hij die nijverheidstak vertegenwoordigt, doch dat niets belet dat M. Lambrecht in de havencommissie opgenomen zij.

Dit wordt aangenomen.

III. — Onderhandelingen aangaande den beperkten visch invoer in Frankrijk.

De h. **Voorzitter** deelt mede dat hij in voeling is met de hh. Van Langenhove en Suetens, gelast te Parijs de be-spreking nopens de desiderata van den Belgischen visch-handel te voeren.

De h. **De Vos** dringt aan op de wenschelijkheid dat het Beheer van het Zeewezen vertegenwoordigd zij in de on-derhandelingen die deze zaak betreffen, opdat het met volle zakenkennis zijn standpunt kunne bepalen.

De h. **Voorzitter** dringt verder aan om nopens de ver-eischen van den Belgischen vischhandel ten opzichte van Frankrijk, ingelicht te worden. Het is eerst en vooral nood-zakelijk dat een getuig-schrift van herkomst uit eene Bel-gische kustmijn, vaststellende dat het waar van Belgische vangst geldt, de verzendingen naar Frankrijk, vergezelle, en dat anderzijds de geleverde waar, in het opzicht der tolrechten naar hare wezenlijke waarde in België en niet naar Fransche prijzen geschat worde.

De Belgische uitvoer naar Frankrijk, bedroeg in **versche visch** :

1931 (laatste 10 m.)	23.323 met. centenaren.
1930	32.036 met. centenaren.
1929	29.624 met. centenaren.
1928	23.286 met. centenaren.

De hh. **Bauwens** en **Willems** oordeelen dat de beperking ten opzichte van België niet min mag vastgesteld worden dan 400.000 kil. fijne visch en 2.800.000 kil. gewone visch, wat met de geleverde hoeveelheid van 1930 overeenstemt.

Dit voorstel wordt aangenomen.

IV. — Onderhandelingen nopens den beperkten visch invoer in België.

De h. **Bauwens** dringt aan op de uiterste dringendheid van dit vraagstuk. Uit de stukken die het achtbaar lid aan den h. Voorzitter overhandigd heeft, blijkt er dat de vischprijzen in de laatste weken op angstwekkende ma-nier inzakken, zoodanig dat alle stoomreederijen thans met verlies werken. Ook worden buitengewone krachtin-spanningen, door buitenlandsche Regeeringen gedaan om den uitvoer van hunne visch te verzekeren en België is het voornaamste doel dezer krachtingspanning. Anderzijds worden de grenzen der naburen gesloten. Voor het oogen-

blik bestaat er een petitionnement in massa in Engeland om invoerrechten op de vreemde visch te bekomen. Onze visschers doen hetzelfde om de beperking van den invoer te hebben en het is van overwegend belang dat er hun dadelijk gehoor gegeven worde. Doet men het niet, dan mag men met zekerheid binnen de twee jaar de instorting onzer gansche visscherij te gemoet zien. Het ware de gelukkigste dag mijns levens te mogen vaststellen dat ik gemist ben, doch het tegenovergestelde schijnt zeker.

De h. **Voorzitter** meent dat eene beperking van den invoer door invoerrechten niet gemakkelijk is. België is vrijhandelsgezind uit noodwendigheid en uit traditie. Wat bijzonderlijk de zeevisch betreft, moet er rekening mede gehouden worden dat de eigene opbrengst niet meerder is dan de invoer en dat wij nochtans jaarlijks meer dan 5 miljoen kil. visch uitvoeren. Hoe in dergelijke voorwaarden eene beperking van den invoer, ten opzichte van het Parlement en der openbare meening gewettigd?

De h. Algemeen bestuurder **De Vos** dringt aan op het nationaal karakter van het vraagstuk, dat overigens met de algemeene Belgische politiek niet overeenstemt. Moest het stelsel in nog andere landen uitgebreid worden, wij zouden de eersten zijn om er door getroffen te worden. Daarom ook heeft de Regeering een dergelijk voorstel ten opzichte van het slachtvleesch en de boter afgewezen. Het ware misschien gemakkelijker een inkomrecht op bepaalde vischsoorten, namelijk de ronde, te vestigen om de uitbating der stoomvaartuigen mogelijk te maken. Wat de beperking betreft schijnt de invoer van 1930 evenwel in aanmerking te kunnen genomen worden. Ook moet de propaganda de prijsstijging, door de uitbreiding van het vischverbruik, kunnen teweeg brengen.

M. Willems stelt de vraag hoe, in een regiem van be-

perking, de uitvoer onzer aanzienlijke ijle-haring- en sprotvangsten zou kunnen gebeuren.

De h. **Dezuttere** brengt in dat het in de allereerste plaats gaat over het Belgische zeevaartbelang. Het is zeker en vast dat de visscherij op verre afstanden een weergaloze crisis doormaakt, die bewezen is door de ineenslorting der vangsten en der middenprijzen der visch van stoomvaartuigen.

In de mijn te Oostende, waren die prijzen 3,44 fr. in 1928, 3,37 fr. in 1929, 3,34 fr. in 1930 en 2,94 fr. in 1931. Hoe is deze crisis ontstaan? Door de overstelping der Oostendsche vischmarkt, ten gevolge der verzwakking van het Pond Sterling, voorzeker, maar voornamelijk door de stelselmatige en intensieve invoer van gewone ronde visch uit Ymuiden en Duitschland. De motorvisscherij is tot nu toe niet aan de crisis onderhevig geweest, omdat zij doorgaans op fijnere visch uit de Noordzee en het Kanaal aangewezen is, doch eenmaal aan den gang zal de invoer steeds toenemen en zelfs het bestaan der motorreederijen in gevaar brengen, dit te meer daar ten gevolge van den toestand der havens, deze laatste tegen de buitenlandsche mededinging niet bestand zijn.

Het is toch beter een eigene visscherij te hebben, die arbeid en brood aan talrijke ingezetenen verschaft, dan de vischwaar zelfs tegen gelijken prijs in het buitenland, ten prijze van de verarming van het land, te moeten bestellen. Het is naar de ontwikkeling onzer vloot dat wij 30 jaar gestreefd hebben, door verzekering en krediet en verbetering der zeevisscherijdiensten, waaraan de achtbare h. voorzitter zijn beste toewijding verleend heeft. Het is niet aannemelijk dat men dit alles goedsmoeds late verloren gaan. De beperking van den invoer is overigens statistisch gewettigd door de schielijke vermindering van den vischinvoer in 1930, dat een crisisjaar was en dat

diensvolgens niet als grondslag kan aangenomen worden. De redding onzer reederijen, ten prijze zelfs van een paar jaar beperking van den invoer, is dringend.

Voor het overige moet men niet alleen zijn toevlucht tot wettelijke middelen nemen. De propagandacommissie en de inrichting van gelegenheidvischmarkten in alle aanzienlijke gemeenten, zijn volstrekt aangewezen om den afzet der goedkoope visch te verzekeren.

De h. **Verschelde** bevestigt het bovenstaande in het opzicht van vreemden vischinvoer uit Ymuiden, met citaten uit het jaarverslag dezer haven.

De h. **Voorzitter** merkt aan dat men niet mag uit het oog verliezen, dat de visscherij en alle nijverheden niet alleen in België, maar in alle landen in een critischen toestand verkeeren, doch dat de toestand in België bijzonder scherp is, wat de visscherij aangaat. Ook is het volstrekt noodzakelijk dat er iets gedaan worde.

De h. **Bauwens** doet opmerken dat er in het buitenland reeds krachtdadige en doeltreffende maatregelen genomen geweest zijn, voornamelijk in Engeland onder andere door de opzoeking van nieuwe vischgronden.

V. — Verslag der subcommissie over de spoortarieven.

Dit verslag wordt zonder bemerking aangenomen.

De h. **Verschelde** deelt mede dat er blijkt uit bekomen inlichtingen dat verscheidene voorstellen der Commissie kans hebben van gunstig aangenomen te worden.

VI. — Verslag der subcommissie voor staatssteun.

Na eenige opmerkingen der hh. De Vos, Bauwens, Lambrecht, Verschelde en Laenen over de wijze van berekening der premie, voorgesteld door den h. Bauwens, beslist de raad dat het wenschelijk is dat de beoogde subcommis-

sie over dit punt beraadslage in dien zin dat een vergelijking beoogd wordt voor vaartuigen van welken aard ook, die de Belgische kustmijnen van de noodige ronde visch voorzien.

De h. **Debra**, in de onmogelijkheid verkeerende de werkzaamheden der subcommissie voor staatssteun te volgen, zal vervangen worden door den h. Lambrecht.

De aanstaande vergadering van den raad zal te Oostende gehouden worden.

De zitting wordt ten 6½ u. geheven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAEELS.

Verslag der Algemeene Vergadering van 13 Februari 1932.

De raad komt bijeen krachtens eene bijeenroeping van den heer Voorzitter, ten 16 u. in de Schepenenzaal van het Stadhuis te Oostende.

Zijn tegenwoordig de HH. Baels, Voorzitter, Baron Janssens de Bisthoven, Gouverneur van Westvlaanderen, ondervoorzitter; Bauwens, Willems, Laenen, Lambrecht, Elleboudt, Goor, Verschelde, leden; Dezuttere, lid-secretaris.

Worden verontschuldigd de HH. De Vos, Zonnekijn, Decrop, Rybens, Verbrugghe, de Gheldere.

I. — Het verslag der voorgaande zitting wordt eenparig goedgekeurd.

II. — De heer **Voorzitter** geeft verslag over de uitslagen der interpellatie, voorgedragen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, naar aanleiding van de verscheidene beraadslagingen van den raad.

Wat het 1^e punt betreft, werd ruimschoots voldoening bekomen, zooals verder zal uitschijnen uit het verslag der subcommissie voor het vervoer per spoor.

Wat de beperking van den invoer in Frankrijk aangaat, is daarentegen het nieuws heel verdrietig, daar de Fransche Regeering de maximacijfers toepast, niet op het netto vischgewicht, maar op het brutogewicht der verzendingen. Men heeft onmiddellijk doen opmerken dat dit volstrekt buiten eenieders bedoeling lag. Ook is de toestand die daar uit voortspruit erbarmlijk. Zoo de Fransche Regeering hare zienswijze niet wijzigt, zal binnen twee maanden het aan België toegekende contingent uitgeput zijn. Het antwoord van den heer Minister van Buitenlandsche Zaken wordt afgewacht.

Het derde punt der interpellatie betreft de beperking van den buitenlandschen invoer in België. De heer Minis-

ter van Verkeerswezen heeft in de Kamer geantwoord dat dit een moeilijk vraagstuk was, dat in verband met andere van denzelfden aard en met de algemeene Belgische politiek moest opgelost worden.

Ondertusschen is de toestand nog verergerd, ten gevolge van de stemming van het algemeen inkomrecht van 10 p.c. ad valorem door het Engelsche parlement, daarin begrepen alle zeevisch niet van Engelsche vangst. Het is een wezenlijke ramp voor de Oostendsche visscherij. Ondertusschen werden de hh. **Baels** en **Anseele**, aangewezen om door de interministerieele douanecommissie ontvangen te worden, nog niet onderhoord.

Eindelijk nopens de afstandspremiën waarvan insgelijks verder spraak is de toestand voor het oogenblik niet zeer hoopvol, ingezien de finantieele moeilijkheden. Wat er ook van zij, de noodige voetstappen zullen bij den heer Minister van Finantiën gedaan worden en, zoo zij vruchteloos blijken, zal een gepast amendement in de Kamer voorgedragen worden.

III. — Uitslagen van de subcommissiën voor:

a) Vervoer per spoor. De heer Voorzitter deelt mede dat sedert den 21 December een verminderd tarief voor kleine colli toegepast wordt.

Daarenboven worden voortaan alle verzendingen, gedaan vóór den Donderdag avond, den volgende Vrijdag vóór 12 u. besteld.

Wat de algemeene tariefteering aangaat, neemt de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan dat de mogelijkheid van verkoon van Belgische visch, werkelijk verminderd is, ten gevolge van de beperking van den invoer in Frankrijk en dat de Belgische spoortarieven meerder zijn dan in de nabuurlanden, wat den invoer in België vergemakkelijkt.

Het Belgische Spoorbeheer heeft in eene vergadering

van 12 Februari 1932 beslist een nieuw tarief voor spoedbestellingen in te voeren, eene vermindering van 8 p. c. toestaande tot aan 150 kil. en daarboven een klimmende vermindering gaande tot 10 p. c. op den afstand van 300 km.

Op voet van het huidig tarief berekend, heeft dit voor de spoorwegmaatschappij een verlies van 215.000 fr. op eene inkomst van 2.500.000 fr. voor gevolg, wat misschien gedeeltelijk door een ruimer verkeer zal kunnen ingewonnen worden.

b) De haveninstellingen.

De heer **Voorzitter** heeft tijdens de besprekingen der begroting der openbare werken aangedrongen om dadelijk te bekomen dat een tegensprekelijk onderzoek tusschen de stad Oostende en de Regeering plaats hebbe over de overneembaarheid vanwege de stad der bestaande nieuwe inrichtingen.

Uit verscheidene bemerkingsen, gedaan door de hh. Voorzitter, Verschelde, Bauwens en Elleboudt, blijkt er dat nog verscheidene bijzonderheden te regelen vallen aangaande 1) den afstand der domeingronden 2) de aanlegging van eene spoorlijn tot aan den slipway, spoorlijn op het oorspronkelijk plan voorzien, doch niet aangeduid op de jongste plannen 3) de aanvulling der nijverheidgronden door het Beheer van Bruggen en Wegen 4) den toestand der sasdeuren en muren van het vlotdok 5) de inrichting der wegenis.

Te dier gelegenheid doet de heer **Bauwens** opnieuw zijn wantrouwen uitschijnen ten opzichte van de houdbaarheid van het sas en dezes deuren in hunne huidige gesteldheid en wijst hij op de aanzienlijke vertraging en de jammerlijke gevolgen die eene misuitvoering zou voor gevolg hebben.

Verder steunt hij, tevens als de heer **Lambrecht**, op de noodzakelijkheid een duc d'Albe of een ponton voor de slipway, tot steun van de op te halen vaartuigen, aan te leggen.

M. de **Voorzitter** besluit dat het zal noodig zijn dat de bijzondere commissie opnieuw bijeenkome, met de hh. **Maertens**, Kabinetshoofd van Openbare Werken, **De Duytschaever**, Algemeen Bestuurder der Domeinen en een vertegenwoordiger van het Spoorbeheer, om de verscheidene aangehaalde punten te bespreken en te regelen. Het is volstrekt vereischt dat de slipway, die vaardig is, door de belanghebbenden kunne gebruikt worden.

De heer **Elleboudt** verklaart dat de Stad de noodige schikkingen genomen heeft voor de uitbating van den slipway zoohaast de overname der haven zal geschied zijn.

M. **Laenen** vestigt de aandacht op den erbarmelijken toestand van den Staatsweg, gelegen langs de pakhuizen der visschershaven van Zeebrugge, en geeft eenige photos af om zijne klacht te bevestigen. Verder doet hij opmerken dat er niets door het Stadsbestuur van Brugge gedaan werd wat betreft de voorstellen, na het havenbezoek gedaan te Zeebrugge ingediend, wat betreft verbetering der losgelegenheden, verlichting, politie, enz.

De heer **Dezuttere** doet de wenschelijkheid uitschijnen dat de Havens van Zeebrugge en van Nieuupoort ook vertegenwoordigd zijn in de subcommissie die te beraadslagen hebben over stoffelijke belangen der Zeevisscherij, zooals contingentkwestie, haveninstellingen of Staatssteun.

De heer **Voorzitter** stemt ten volle in met dien wensch en de raad beslist dat eraan zal voldaan worden. Voor het overige zal er opnieuw door het hooger bestuur bij het

Gemeentebestuur van Brugge aangaande de ingediende voorstellen aangedrongen worden.

c) Staatssteun.

De heer **Bauwens** keert terug op een nieuw voorstel tot Staatssteun door hem ingediend en berekend op 4 cent. per mijl reis en 30 reizen op Ysland en Rockall, 3,5 cent. op Spanje en 3 cent. op het kanaal van Bristol en Ierland.

Dit zou een uitgave van 2.461.940 fr. veroorzaken.

De heer **Lambrecht** daarentegen stelt het volgende stelsel voor.

Kleinvisserij.

200 tot 300 m. 1,00 fr. per mijl heen en terug,

600 fr. per reis.

300 tot 400 m. 1,50 fr. per mijl heen en terug,

1200 fr. per reis.

400 tot 500 m. 2,00 fr. per mijl heen en terug,

2000 fr. per reis.

Aan 3 reizen in 2 maanden is 18 reizen in een jaar, min drie reizen voor klaarmaking van het schip of 15 reizen in een jaar.

Voor een gemiddelden afstand van 400 mijlen is de premie 1200 fr. per reis en 18.000 fr. (15 reizen) per jaar, wat voor 75 motorschepen 1.350.000 fr. maakt.

Als de motorsloepen 9 reizen van 200 m. en meer gedaan hebben, moet de overblijvende som verdeeld worden onder de schepen die 9 reizen en meer gedaan hebben, na het verloop van een jaar.

Grootvisserij.

500 tot 600 mijlen aan 2,00 fr. per mijl heen en terug,

2400 fr. per reis.

600 tot 700 mijlen aan 2,00 fr. per mijl heen en terug,

3500 fr. per reis.

700 tot 800 mijlen aan 3,00 fr. per mijl heen en terug,

4800 fr. per reis.

800 tot 1000 mijlen aan 3,50 fr. per mijl heen en terug,

7000 fr. per reis.

Die schepen doen gemiddeld 15 reizen per jaar.

Op voet van het driedubbel bedrag der motorpremie, komt die der grootvisserij op 3600 fr. per reis, wat voor 15 reizen 54.000 fr. geeft en voor 22 schepen op 1.188.000 fr. per jaar komt.

De gezamenlijke toelage zou dus bedragen :

Grootvisserij 1.188.000

Kleinvisserij 1.350.000

2.538.000

De heer **Bauwens** oordeelt dat de beide ontwerpen zeer uiteenloopen, doch dat het de commissie voor staatssteun gemakkelijk vallen zal ze tot eenieders genoeg te versmelten.

Die zienswijze wordt algemeen bijgetreden.

IV. — Verdeeling van den uitvoer naar Frankrijk.

M. **Vershelde** geeft mededeeling van het koninklijk besluit van 27 Januari l.l. verschenen in het Staatsblad van 13 Februari.

M. **Willems** doet opmerken dat de vereeniging der vischhandelaren heden zelf vergaderd werd, om over de toepassing van dit besluit te beraadslagen en dat de vergadering eensgezind geweest is om alle toelatingen voor den uitvoer af te schaffen en eenieders vrijheid te vrijwaren, des te meer daar door het ingevoerde stelsel, de handelaars die voorheen een uitvoerhandel met Frankrijk gedreven hebben, uitgeschakeld worden.

De hh. **Voorzitter** en **Vershelde** antwoorden dat de be-

perking waarvan spraak, toegepast wordt zooals die van alle andere artikelen voor dewelke de beperkte uitvoer ingevoerd werd. De verdeeling van het contingent werd gedaan onder de verzenders over de gansche kust, ingevolge de inlichtingen door hen aan de waterschouten verstrekt. De lijst werd bepaald vastgesteld in overeenstemming met den mijnmeester van Oostende en den heer **Voorzitter** der vereenigde vischhandelaren en den heer Waterschout van Oostende. Het is volstrekt onmogelijk op den nieuwen eisch dezer laatsten in te gaan.

M. **Willems** drukt den wensch uit dat de 400 ton fijne visch, aan België in de Fransche beperking toegekend, vermeerderd worde ten nadeele van de gewone visch. Aangezien die beperking toegepast wordt op het bruto gewicht, is de toegekende hoeveelheid fijnvisch volstrekt onvoldoende. Het is de handel in fijnvisch met Frankrijk die van belang is en die moet gered worden.

De heer **Bauwens** bevestigt deze zienswijze.

De heer **Voorzitter** besluit dat het wenschelijk is dat hij persoonlijk naar Parijs ga om dit vraagstuk verder te bespreken.

V. — Ledental van den raad.

De raad is thans voltallig uitgezonderd wat de vertegenwoordiging der Stad Blankenberghe betreft, doch de scheepsbouwers hebben de begeerte te kennen gegeven in den raad vertegenwoordigd te zijn en het ware wenschelijk ook de mijnbesturen erin te vertegenwoordigen.

De vergadering cordeelt dat de raad reeds talrijk genoeg is en dat niets belet, in het voorkomend geval, vaklieden met raadgevende stem tot bijzondere vergaderingen uit te noodigen.

VI. — Zeekaarten voor visschers.

De heer **Vershelde** vraagt het advies van den raad nopens de zeekaarten die door de zeevaartpolitie zouden kunnen voorgeschreven worden aan de visschersvaartuigen die onderscheiden gronden bevissen.

De lijst door hem medegedeeld geeft geen aanleiding tot bemerkingen.

VII. — Steun aan verzekeringmaatschappijen.

De heer **Vershelde** geeft mededeeling van eene vraag gesteld door den heer volksvertegenwoordiger **Van Acker** aan den heer Minister van Verkeerswezen, aangaande de verdeeling der Staatstoelagen verleend in 1929 en 1930 aan de onderlinge verzekeringkassen van visschersvaartuigen. De stoomtreilersverzekering werd in die verdeling niet begrepen.

Een onderzoek werd door de Regeering beloofd nopens dit punt in antwoord op de gestelde vraag.

De heer **Voorzitter** antwoordt dat die toelagen door zijn voormalig beheer toegekend werden ingevolge bepaalde regelen en dat de onderlinge stoomtreilersverzekering er niet in begrepen werd omdat er geen behoefte in dien zin vastgesteld geweest was. De toelage had voornamelijk het belang van de kleinvisserij in het oog. Thans is de toestand gewijzigd en niets belet, zoo de toelage nog verleend wordt, dat de stoomtreilersverzekering zooals de andere ervan deelachtig worde, ingevolge de aangenomen grondslagen.

VIII. — Aanvoer van vreemde visch te Oostende.

De heer **Voorzitter** geeft mededeeling van een brief van de bestuurleden van «De Vereenigde Motorvisschers» door welchen verzet aangeteekend wordt tegen het feit dat er door het Stadsbestuur van Oostende geen maatregelen ge-

nomen werden tegen den aanvoer, door Belgische schepen van versche zeevisch, in het buitenland aangekocht.

Hij doet uitschijnen hoe betreurlijk de bedoelde gebeurtenis is, dewelke reeds in verscheidene dagbladen besproken wordt, op het oogenblik dat er over de Fransche beperking van vischinvoer beraadslaagd en onderhandeld wordt.

De heer **Elleboudt** zegt dat het een aanvoer betreft van nagenoeg 100.000 kil. visch, door ijslandsche visschers gevangen en ingebracht door een Oostendsch stoomvisschersvaartuig dat zijne verkoopbeurt als Belgisch visschersvaartuig opgeëischt heeft. Hij geeft een verslag over het verloop der gebeurtenis waarvan spraak en over de bespreking en de beslissing tot dewelke zij aanleiding gegeven heeft in den schoot van den Gemeenteraad van Oostende, waar voorgesteld was de bepaling van het mijnreglement derwijze te veranderen, dat de verkoopbeurt in de mijn van alle visch, door Belgische schepen niet **gevangen**, geplaatst worde na die van visch door Belgische schepen gevangen, ten einde de inlandsche nijverheid te begunstigen.

M. **Bauwens** voegt er bij dat hij reeds in 1808 op de Lofoden eilanden een poging in denzelfden zin gedaan heeft als degene waarvan thans spraak, met dit verschil dat de kabeljauw aldaar door Oostendsche visschers gezouten en in tonnen op Oostendsche manier klaar gemaakt werd. Dit werd gedaan omdat de noordvisscherij, door onze zeilsloepen bedreven, gansch te niet gegaan was en ten einde de markt van gezouten kabeljauw te Oostende te behouden.

Zij is ontegensprekelijk nadeelig voor de visscherij die de gewone vischvangst bedrijft, maar niet voor den vischhandel in het algemeen. Verscheidene Engelsche booten komen met gelijksoortige gevangen visch op de Engelsche

markten, waar dezelfde moeilijkheden zich voordoen tegen de visscherij in het algemeen. Op zekere tijdstippen van het jaar is deze manier van uitbaten winstgevend en kan op andere tijden min of meer nadeelig zijn voor de visschers.

De heer **Laeen** meent dat de uitbreiding van het bedoelde stelsel voorzeker den dood der kleinvisserij van Blankenberghe en Zeebrugge zou teweeg brengen.

De raad oordeelt dat het dringend is bij den Gemeenteraad van Oostende het belang dezer nijverheid te verdedigen.

De heer **Voorzitter** gelast zich een brief in dien zin naar het Stadsbestuur van Oostende te sturen.

De heer **Baels** bedankt het Gemeentebestuur van Oostende voor de bereidwilligheid met dewelke het eene vergaderzaal ter beschikking van den raad gesteld heeft.

De heer **Bauwens** in naam van den Raad bedankt den heer **Baels** voor de pogingen door hem tijdens de interpellatie over de crisis in de visscherij in het belang dezer nijverheid aangewend, alsook den heer **Anseele** om zijne nuttige tusschenkomst in de bespreking.

De vergadering wordt ten 5½ u. geheven.

De Secretaris, **De Voorzitter.**
CH. DEZUTTERE. **H. BAELS.**

Verslag der vergadering van 14 Mei 1932.

De raad komt bijeen, op bijeenroeping van den heer Voorzitter, ten 10 u. 's morgens in de raadzaal van het Stadhuis, te Oostende.

Zijn tegenwoordig de HH. Baels, Voorzitter, De Vos, Bauwens, de Gheldere, Willems, Laenen, Verschelde, Decrop, Lambrecht, Blondé, Ghys, Zonnekeyn, Verbrugghe, Elleboudt, Debra, Goor, leden; Dezuttere, lid-secretaris.

Worden verontschuldigd de HH. Baron Janssens de Bisthoven, ondervoorzitter en Vande Pitte.

Wonen insgelijks de vergadering bij, ten raadplegenden titel, de HH. Van den Bemden, Aspeslagh, Waterschout te Oostende, De Pauw, beambte bij het Zeewezen, Pincket en Ghys, afgevaardigden van het Syndikaat der reeders van motorvaartuigen.

M. **Elleboudt** neemt het voorzitterschap waar in afwachting der aankomst van den heer Voorzitter.

M. **Verbrugghe** teekent verzet aan, tegen de beslissing in de laatste vergadering genomen, aangaande de motie die gestuurd werd naar den Gemeenteraad van Oostende, in verband met den aanvoer van vreemde visch, in de Oostendsche mijn. Dit punt was op de dagorde niet gebracht geweest en mocht des te min besproken worden daar de betrokken leden, namelijk M. **Verbrugghe** en M. **Blondé** niet aanwezig konden zijn. Het is duidelijk dat men de Oostendsche reederij heeft willen treffen.

M. **Elleboudt** antwoordt dat de zaak dringend was en dat de belanghebbenden konden tegenwoordig zijn.

M. **Verschelde** doet opmerken dat de aanwezigheid der hh. Van den Bemden en Aspeslagh te verklaren is door het punt dat te bespreken valt, namelijk de beperking van den vischimport, en dat zij overigens in overeenstem-

ming is met de bepalingen der verordening van den Raad, evenals de tegenwoordigheid van de afgevaardigden der reeders van motorvaartuigen.

M. **Verbrugghe** stelt de vraag of, ingezien de gewichtigheid der vergadering, het niet past de beraadslaging in snelschrift op te nemen.

De vergadering oordeelt dat dit thans noch mogelijk noch wenschelijk is en dat het meer doeltreffend is een analytisch verslag van de bespreking op te maken. De heer **De Pauw** voormeld kan trouwens den heer secretaris bijstaan in het nemen van notas.

M. **Elleboudt** wenscht de leden die ten raadplegenden titel opgeroepen werden welkom en geeft lezing van een brief dien het Gemeentebestuur van Oostende, in overleg met den heer voorzitter der reedersvereniging en met de afgevaardigden der vereniging der reeders van motorvaartuigen, naar den h. Eersten Minister en naar den h. Minister van het Verkeerswezen gezonden heeft, ten einde dadelijke tusschenkomst vanwege de Regaering ten behoeve der zeevisserij te bekomen en wakkert al de aanwezigen aan om eensgezind hun streven in dien zin voort te zetten.

M. **Baels** neemt het voorzitterschap waar en verontschuldigt zijne laattijdige aankomst. Hij doet dadelijk uitschijnen dat het bij toeval is dat hij vernomen heeft dat er erge moeilijkheden in de zeevisserijmiddens opgerezen zijn. De oprichting van een bijzonder comitee baart verwondering. Het is immers drie jaar geleden dat de Hoograad der Zeevisserij op zeer democratischen voet ingericht werd, derwijze dat alle strekkingen en belangen er uiting kunnen vinden. Als er over iets te klagen valt, moet dit door tusschenkomst van den raad geschieden, anders heeft deze geen reden van bestaan. Ook zijn

de besprekingen die daarbuiten gehouden werden onverantwoordelijk; zoodra hij vernomen heeft dat er spraak was de visscherij op een bepaalde dagteekening stop te zetten, heeft hij de samenroeping van den raad bevolen en heeft hij den h. Eersten Minister en den h. Minister van het Verkeerswezen over den toestand ingelicht. De zeevisscherij doorstaat ontegensprekelijk een erge crisis, zooals alle nijverheden in alle landen, maar zij heeft het langst uitgehouden. De Kamer der Volksvertegenwoordigers, als besluit op de onlangs gedane bespreking, heeft spoedige maatregelen gevraagd. Enkele werden toegestaan, maar andere zijn nog te verwachten. Doch men verwachtte niet te veel. In Frankrijk heeft men eene uiterst scherpe beschermingpolitiek ingevoerd, doch is de toestand der zeevisscherijrederijen daar niet beter dan hier. Het stopzetten der Belgische zeevisscherij ware schromelijk onbehandig; zij zou den invoer van vreemde visch, die reeds aanzienlijk genoeg is, in de hand werken, en den uitvoer van Belgische visch, die spijs alles veldwint, lam leggen. Het is immers statistisch bewezen dat in de drie eerste maanden van 1932, onze uitvoer een opwaartschen gang genomen heeft. Geen stillegging der visscherij die onzen kostbaren uitvoer zou verdorren! De stillegging der visscherij zal overigens nooit volledig zijn. Ik stel voor herhaaldelijk bij de Regeering aan te dringen om voor de visch een regiem in voege te brengen, als ditgene thans op bepaalde landbouwproducten toegepast.

M. **Verbrugghe** geeft uitleggingen over de samenstelling der commissie, bedoeld door den heer **Voorzitter**; zij heeft geen hoegenaamde oproerige bedoelingen, maar is ontstaan onder den drang der gebeurtenissen, daar sedert de maand October werkelijk weinig bekomen werd.

M. **Baels** bekent dit laatste.

M. **Pinckel** bevestigt dat er vanwege de motorreëders

niet de minste goedwilligheid maar slechts economische onmogelijkheid bestaat nog het bedrijf voort te zetten. Indien de zaken voortgaan zooals ze zijn, zal de vloot op 5 Juni aanstaande moeten stilgelegd worden.

De heer **Ghys** (Oostende) spreekt in denzelfden zin. De toestand is zoo erg te Nieupoort, Blankenberghe en Zeebrugge als te Oostende. Het binnenland en zelfs de kusthavens worden door buitenlandsche visch opgepropt, terwijl wij hier blijven zitten met onze eigene waar of de zelve voor spotprijzen moeten afzetten. De motorvloot is in de laatste tijden zeer vergroot en is in staat ruimschoots het land te bevoorraden. De beperking van den invoer ware de redding.

M. **Willems** bevestigt, op aanvraag van den heer **Voorzitter**, dat er tamelijk veel visch uit het buitenland per autocamion te Oostende aangevoerd wordt, visch die in de mijn niet te koop gesteld wordt. Men moet nochtans rekening houden met de behoeften der koopers, die op de Oostendsche markt niet alles aantreffen wat hun noodig is.

M. **Van den Bemden** bevestigt die zienswijze wat betreft den kabeljauw, de schelvisch, den heilbot, de koolvisch en andere soorten, de pladijs.

M. **Blondé** keert terug op de zienswijze der hh. **Pinckel** en **Ghys**; er is geen spraak van onwil, doch van noodzaak, zoowel wat de stoomvisscherij als de motorvisscherij betreft. De motorvloot werd in ruime maat op krediet gebouwd; de financiële ramp staat voor de deur; de werkloozensteun zal het normaal loon der afgemonsterde matrozen gedeeltelijk vervangen, doch van het crisisfonds kunnen deze laatsten niet genieten. De aanvoer van buitenlandsche visch te Oostende, namelijk uit Ymuiden, is aanzienlijk, terwijl onze eigene kleine visch geen waarde heeft.

M. Bauwens. Het wordt hier hoe langer hoe meer voor onze visscherij zooals te Antwerpen: de gesloten deur.

M. Baels. De kustvisch vond weleer te Antwerpen grootten afzet; thans bijna niets meer. Hoe komt dit?

M. Van den Bemden. De fijnvisch komt voort in ruime maat van Oostende; de rondvisch van overal en meest in consignatie.

M. Willems. De visch, meest gevraagd, wordt te weinig in België voortgebracht. De beperking zou uitsluitelijk op de kleine visch mogen toegepast worden.

M. Baels. Er bestaat geen bestuurlijke basis voor een dergelijk stelsel. De Regeering kan slechts vergunningen verleen op grond eener algemeene beperking.

M. Verbrugghe geeft de uiteenzetting van twee diagrammen door hem opgesteld op grond der ambtelijke statistiek der Belgo-Luxemburgsche tolunie en der Oostendsche middenprijzen waaruit blijkt dat de Nederlandsche, Noorsche, Duitsche en Engelsche visch invoeren, op zekere tijdstippen geweldig stijgen, terwijl de Belgische middenprijzen een steeds dalende richting volgen; hunne daling of rijzing gaat in tegenovergestelden zin met de invoeren: hoe grooter de invoer hoe lager de prijzen en dit is des te noodlottiger daar deze invoeren bijna een gelijklopende lijn volgen met die der opbrengst onzer eigen visscherij. De beide diagrammen worden den heer Voorzitter overhandigd.

M. Dezuttere voegt erbij dat niet alleen in 1931 de numerische kracht der stoomvloot op een vijftiental werkende vaartuigen gedaald is, maar dat tevens hare opbrengst per scheepston van 10.666 fr. op 8.310 fr. gezonken is. Het aantal motorschepen is gerezen van 381 tot 433, waaronder talrijke krachtige vaartuigen, maar de op-

brengst per reis is geslonken van 3227 fr. in 1930, op 3133 fr. in 1931. De middenprijs der verse stoomtrawlersvisch is gedaald van 3,72 fr. in 1930, op 2,89 fr. in 1931 en 2,66 fr. in de vier eerste maanden van 1932.

De middenprijs der verse motortrawlersvisch, was 4,56 fr. in 1930, 4,24 fr. in 1931 en 3,83 fr. in de vier eerste maanden van 1932. De meeste vischsoorten hebben in 1931 eene prijsvermindering van 12 tot 25 p. c. ondergaan.

De verse vischvangst is in 1931 in haar geheel gedaald van 66.858.448 fr. op 63.820.672 fr. maar het zijn de sprout- en ijle haringvisscherijen die de rampspoedigste uitslagen geleverd hebben. De middenprijs der sprout in 1931 was 0,42 fr. in plaats van 1,61 fr. in het voorgaande jaar en die der ijle haring 0,64 fr. in plaats van 1,60 fr. Deze uitslagen, hebben de noodlottigste gevolgen voor den finantieelen toestand van talrijke motorrederijen.

Ondertusschen rijst de invoer van verse visch van 13.208.700 kil. in 1929, op 17.400.300 kil. in 1930, 18.319.100 kil. in 1931 en 5.148.600 kil. in de 3 eerste maanden van 1932. De Belgische uitvoer is ook gestegen, doch slechts wat de pelagische visch betreft, en men moet voor de beoordeeling dezer opgaven rekening houden met eene zekere vermindering der kosten van uitbating; maar welke deze vermindering ook zijn moge, zij kan niet opwegen tegen de instorting der vischprijzen. Ook kan de visscherijnijverheid het geen jaar meer uithouden zooals het nu gaat, bijzonderlijk niet als er geen afzet gevonden wordt voor den haring, sprout en kleine visch, zooals reeds dikwijls gezegd werd.

M. De Vos deelt mede dat hij de bespreking met belangstelling gevolgd heeft en dat hij met genoegen vastgesteld heeft dat er geen wezenlijke geest van staking der visscherij bestaat. De crisis bestaat in de visscherij zooals in alle andere nijverheden. Middelen moeten gezocht worden om de lage prijzen te bekampen, maar men mag in

geen overdrijving vallen. De heer **Voorzitter** heeft reeds in de Kamer van Volksvertegenwoordigers al het mogelijke gedaan en een stelsel van beperking van den visch-invoer wordt thans door het Beheer van het Zeewezen ontworpen; binnen enkele dagen zal het klaar zijn.

De heer **Voorzitter** bedankt den heer De Vos voor deze belangrijke mededeeling.

M. **Vershelde** voegt erbij dat, zoo dit ontwerp niet vlot van stapel geloopt is, dit slechts toe te wijten is aan de omstandigheid dat België door zijn handelsverdragen ten opzichte der naburige landen gebonden is.

Na moeilijke onderhandelingen, is het thans mogelijk gebleken eene contingentering van den invoer van vreemde visch in te voeren op de basis van den gemiddelden invoer van 1930-1931.

M. **Dezuttere** brengt in, dat slechts de beperking op grond van den invoer in 1929 doeltreffend zijn kan. De jaren 1930 en 1931 waren crisisjaren, in dewelke de buitenslandsche invoer aanzienlijk gerezen is.

M. **de Gheldere** stelt de vraag of het niet raadzaam ware zoo de beperking op grond van den invoer van 1930 en 1931 moet gedaan worden, inkomstrechten op min of meer vischsoorten voor te stellen.

M. **Baels** oordeelt dat dit niet kan aangenomen worden. Overigens met het vergunningstelsel kan men bekomen alwat wenschelijk is.

De heer **Bauwens** vraagt dat tevens de afschaffing van de overdrachttaks op de visch aangevraagd worde.

De raad sluit zich aan bij deze aanvraag.

De heer **Voorzitter** geeft lezing van den volgenden telegram die dadelijk naar den Eerste Minister en naar den Minister van het Verkeerswezen zal gezonden worden:

« De Raad voor Zeevisserij, vertegenwoordigende alle belanghebbenden, dezer nationale nijverheid, verzoekt dringend de Regeering onmiddellijk beperking invoer vreemde verse visch met vergunning beslissen, op basis cijfers 1928-1929-1930. De gansche visschersvloot is verplicht uitbating stopzetten met begin Juni met gevolg duizenden werklozen en aanzienlijk verlies voor alle bijhoorige nijverheid en gansche bevolking kust. Beperken de contingentering volstrekt noodzakelijk zooals deze voor landbouwproducten reeds werd verwezenlijkt. Vragen ook afschaffing overdrachttaks, — Voorzitter Baels »

Op voorstel van den heer **Voorzitter** wordt de volgende raadplegende commissie met het oog op de toepassing der beperking van den vischinvoer aangesteld:

MM. Bauwens, Verbrugghe, Ghys (Oostende), Pincket, De Bra, Willems, Van den Bemden en Thomas Verhelst.

M. **de Gheldere** vraagt dat de schepen die binnen de kustwateren visschen, zooals degene die buiten het kustwater visschen, ontslagen zouden worden van het recht op de mazout.

M. **Baels**. Er zal gevraagd worden de ontslaging te veralgemeenen voor al degenen die 250 liters aan boord nemen.

M. **Decrop** vraagt insgelijks ontlasting voor het vischtuig zooals netten, enz., door de visschersvaartuigen ingescheept.

De hh. **Willems** en **Dezuttere** vestigen de aandacht op de overdreven dok-, kaai- en mijnrechten, die bijna overal geheven worden.

M. **Vershelde** doet opmerken dat het Fransch contingentieringstelsel, dat aan de betrokken landen de hoeveel-

heden aanduidt die zij per kwartaal zullen mogen invoeren, het eenvoudigste is.

De heer **Voorzitter** oordeelt verkiesliker op de ingevoerde visch het vergunningstelsel toe te passen dat onlangs voor de boter en andere landbouwproducten werd ingevoerd.

De heer **Bauwens** stelt voor geen vergunningen toe te kennen voor visch die in consignatie ingevoerd wordt. Dit stelsel wordt door verscheidene leden afgewezen als doodend voor den handel en trouwens moeilijk om toe te passen.

De heer **Voorzitter** gelast den heer **Verschelde** een beknopte mededeeling aan de pers nopens de vergadering van heden te doen.

De vergadering wordt ten 1½ u. geheven, nadat M. **Verbrugghe** den heer **Voorzitter** voor zijne bijdragen tot bemiddeling bedankt heeft.

De Secretaris.
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

Verlag der vergadering van 11 Mei 1911.

De commissie komt op bijeenroeping tezamen ten 10½ u. in het Kabinet van den heer Minister van Landbouw.

Zijn tegenwoordig de HH. Baels, Minister van Landbouw, voorzitter, Peeters, ondervoorzitter, Debock, Gilsen, Willem, Lestere, Dumas, Willens, Van Ler, Van Gansberghe, Bauwens, Dezuttere, leden.

M. Deontere vervult het ambt van secretaris.

Mosselkweek en plak van mosselzaad.

Het verlag der vergadering van 25 Juni 1910 wordt goedgekeurd. Inzake houdende met enige wijzigingen schriftelijk ingediend door den heer Debock. Deze wijzigingen betreffen de volgende punten:

BESTENDIGE COMMISSIE VAN ZEEVISCH- EN MOSSELTEELT

Verordening van 20 Mei 1911 tot stand gebracht in uitvoering van art. 9 § 1 van het Verdrag van 19 April 1894. Welke er wordt slechts alle vijf jaar tot een dergelijke uitbating overgegaan en zooals blijkt uit de bekendmakingen en de plans, onder de roep der commissieleden gelogd heeft de laatste uitbating plaats gehad te Middelburg in Zeeland op den loop van December 1908. Er volgt daaruit dat de aanstaande uitbating voor de vergunning der gezegde mosselbanken slechts in 1912 zal plaats hebben.

Het is niet het gevolg van de aanstaande uitbating der uitbatingen dat de mosselbanken op dat tijdstip van 25 Juni 1911 waren.

De reden daarvan is dat ingevolge de bepalingen van art. 1 van het koninklijk besluit van 7 September 1901 de plak van mosselkweek op de kustwerken toegelaten is in het bijzonder tusschen den 1 October en 31 Maart ingesloten.

heden aanduidt die zij per kwartaal zullen mogen invoeren, het eenvoudigste is.

De heer **Voorzitter** oordeelt verkieslijker op de ingevoerde visch het vergunningstelsel toe te passen dat onlangs voor de boter en andere landbouwproducten werd ingevoerd.

De heer **Bauwens** stelt voor geen vergunningen toe te kennen voor visch die in consignatie ingevoerd wordt. Dit stelsel wordt door verscheidene leden afgewezen als doodend voor den handel en trouwens moeilijk om toe passen.

De heer **Voorzitter** gelast den heer **Vershelde** een beknopte mededeeling aan de pers nopens de vergadering van heden te doen.

De vergadering wordt ten 1½ u. geheven, nadat M. Verbrugghe den heer Voorzitter voor zijne pogingen tot bemiddeling bedankt heeft.

De Secretaris.
CH. DEZUTTERE.

De Voorzitter,
H. BAELS.

BESTENDIGE COMMISSIE VAN ZEEVISCH- EN MOSSELTEELT

Verslag der vergadering van 13 Mei 1931.

De commissie komt op bijeenroeping tezamen, ten 10½ u. in het Kabinet van den heer Minister van Landbouw.

Zijn tegenwoordig de HH. Baels, Minister van Landbouw, voorzitter; Pelseneer, ondervoorzitter; Debock, Gilson, Willem, Lestage, Damas, Willems, Van Loy, Van Gansberghe, Bauwens, Dezuttere, leden.

M. Dezuttere vervult het ambt van secretaris.

Mosselkweek en pluk van mosselzaad.

Het verslag der vergadering van 25 Juni 1930 wordt goedgekeurd, rekening houdende met eenige wijzigingen schriftelijk ingediend door den heer **Debock**. Deze wijzigingen betreffen de volgende punten.

De vergunning der kunstmatige mosselbanken, gelegen in de Westerschelde en in den Brakman, wordt gedaan door uitbating ingevolge de bepalingen van art. 8 der verordening van 20 Mei 1843, tot stand gebracht in uitvoering van art. 9 § 6 van het Vredesverdrag van 19 April 1839. Welnu, er wordt slechts alle vijf jaar tot een dergelijke uitloting overgegaan en zooals blijkt uit de bekendmakingen en de plans, onder de oogen der commissieleden gelegd, heeft de laatste uitloting plaats gehad te Middelburg in Zeeland, in den loop van December 1929. *Er volgt daaruit dat de aanstaande uitbating voor de vergunning der gezegde mosselbanken, slechts in 1934 zal plaats hebben.*

Het is niet uit oorzaak van de aanstaande uitloting der mosselbanken dat de maatregelen, voorgesteld in zitting van 25 Juni 1930, dringend waren.

De reden daarvan is dat ingevolge de bepalingen van art 1 van het koninklijk besluit van 7 September 1910, de pluk van mosselbroed op de kustwerken toegelaten is in het tijdperk tusschen den 1 October en 31 Maart inbegre-

pen. Bijgevolg is het van belang dat de heer Minister van Landbouw, in den kortst mogelijken tijd in bezit zij van de ambtelijke lijst der Belgische en Hollandsche deelnemers, die de voorwaarden vervullen voorgeschreven door het voornoemd koninklijk besluit en die deel genomen hebben aan de uitloting der mosselbanken in de Westerschelde en den Brakman, ingevolge het voorstel gedaan door M. Dezuttere. Deze ambtelijke lijst moet kunnen afgeleverd worden in handen der overheden, voornamelijk het Beheer van Bruggen en Wegen, van den Bijzonderen Dienst der Kust te Oostende, en desnoods aan de plaatselijke overheid der belanghebbenden, rond den 15 September ten laatste.

In het tegenovergesteld geval, dit is, zoo deze lijst later afgeleverd wordt, bekomen talrijke visschers der kust, zooals gewoonlijk, vergunningen voor den pluk, alhoewel zij de voorwaarden voorgeschreven door art. 2 van het koninklijk besluit niet vervullen.

Het is vanaf den 1 October dat de pluk van het broed toegelaten wordt.

Er werd hooger vermeld dat de ambtelijke lijst, aan de Nederlandsche Regeering te vragen, de Belgische en Nederlandsche deelnemers moet aanduiden. Deze laatsten zijn immers krachtens art. 2 van het koninklijk besluit, tot den pluk van broed toegelaten, voor zooveel zij in België gehuisvest zijn en verblijven sedert ten minste een jaar.

2) Wat de verdwijning der mosselbanken in de Westerschelde aangaat, het geldt de kunstmatige mosselbanken van de Westerschelde en den Brakman. Er wordt immers aangestipt in het verslag aan de commissie medegedeeld dat: «de natuurlijke banken die voorheen bestaan hebben verdwenen zijn, zooals de mosselbroedbanken».

M. Debock laat weten dat de ambtelijke lijst onzer vis-

schers die deel genomen hebben aan de uitloting voor de vergunning der mosselbanken, lijst afgeleverd door de Nederlandsche Overheid, aan den Dienst van Bruggen en Wegen der Kust en aan de andere belanghebbende Belgische besturen, te laat afgeleverd werd. Dit feit heeft verwarring gesticht in de gewoonten en de werkwijze onzer visschers en heeft aanleiding gegeven van hunnentwege tot vinnige klachten. Weinigen onder hen waren in staat den pluk te beginnen vóór de maand November, alhoewel ingevolge het koninklijk besluit van 7 September 1910, de pluk van den 1 October toegelaten zij.

M. Debock vestigt verder de aandacht op de volgende daadzaak: Art. 2 van het koninklijk besluit van 29 Augustus 1903 schreef voor dat de vergunningen voor den pluk van mosselbroed slechts mochten toegelaten worden aan Belgische onderdanen, die zelve mosselbanken bezaaien. Het koninklijk besluit van 7 September 1910 werd genomen, omdat er vastgesteld geweest was dat ten gevolge van de wijzigingen ontstaan in het Schelderegim en in de verplaatsing der mosselbanken, die er het gevolg van was, deze laatsten niet meer geschikt waren voor de bezaaiing en dat bijgevolg de eigenlijke mosselkweek er onmogelijk werd. De banken dienden slechts nog voor het vetten der volwassen mosselen. Welnu het gebeurt thans, dank zij de ontwikkeling van het regim en van de stroomingen van het Scheldewater, dat eenige banken opnieuw voor den kweek van mosselbroed geschikt geworden zijn, en dat de visschers in België gevestigd, alhoewel zij aan de uitloting voor de vergunning van mosselbanken geen deel genomen hebben, ofwel onlangs gesteld, geheel of een deel van een bank voor den kweek van broed zooals eertijds mogen in huur nemen en bijgevolg mogen beroepsmosselyisschers worden. Er bestaat bijgevolg daar eene nieuwe daadzaak die zeer belangrijk is, waarmede

rekening moet gehouden worden en waarom het koninklijk besluit van 7 September 1910 moet volledig worden. De heer Debock heeft dienaangaande eene nota ingediend, die in de aanstaande zitting zal onderzocht worden.

M. **Debock** heeft insgelijks laten weten dat een ander nieuw feit zooeven voorgevallen is, wat aangaat de verhuring der mosselbanken in de Oosterschelde. Dit feit is zeer gewichtig voor de Belgische visschers in dien zin, dat het een nieuwe strekking te kennen geeft om deze visschers op den zelfden voet als hunne medeburgers van Philippine te stellen, en bijgevolg hun toestand ruimschoots te verbeteren. De heer Debock heeft te dien einde eene nota ingediend, nopens dewelke hij in de aanstaande vergadering verdere uitbreiding zal verschaffen.

De heer **Minister van Landbouw** vraagt dat het punt der dagorde aangaande de visscherij, het vervoer en den verkoop van ondermaatsche visch, in bespreking gebracht worde en verzoekt den heer **Dezuttere** dit punt toe te lichten.

Deze laatste herinnert de voorgaande bijzonderheden van het vraagstuk. Art 3 van het koninklijk besluit van 5 September 1892 op de kustvisscherij werd gewijzigd op voorstel van den Hoograad der Zeevisscherij in dien zin dat de minimummaat voorgeschreven ten opzichte van de tekoopstelling van de rog, den heilbot, den kabeljauw en de schelvisch afgeschaft werd, dat deze 25 cm. voor den tarbot en de griet behouden werd en die der pladijs verminderd van 18 op 15 cm.

Deze maatregel werd getroffen ten einde het bestaan te beveiligen der fabrieken van vischmeel op de Belgische kust, die den vischafval en de ondermaatsche visch, door de visschers geleverd, benuttigen voor het maken van voedsel voor het vee en het gevogelte.

Er werd door den Hoograad der Zeevisscherij aangenomen

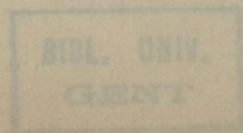
men dat het verbod van de visscherij, het vervoer en den verkoop van ondermaatsche visch, zooals het in België bestond, in geen enkel ander land van Europa aangenomen geweest was en, ingezien de geringe uitgestrektheid der Belgische kust, dat het zonder invloed was op den stand van den zeevischstapel in de onmetelijkheid der zee, tenzij door de naturalisten aangenomen worde dat onze kustzee, die een gewichtig visscherijveld is, kunne aanzien worden als een broedplaats waar de jonge visch zich ter plaats ontwikkelt, uitsluitelijk in het voordeel onzer visschers.

De nijverheid der vischmeelfabrieken heeft een wezenlijk economisch belang, aangezien zij jaarlijks aan de visschers der kust voor millioenen franken voortbrengselen koopt die anders zouden verloren gaan.

Het is naar aanleiding van een gezamenlijk verzoekschrift der zeevisschers van Heyst dat de vraag voor de commissie van zeevisch en mosselteelt heropgeroepen wordt. Welnu, het schijnt dat dit verzoekschrift ingegeven geweest is door beschouwingen van plaatselijk belang, meer dan door het algemeen visscherijbelang. De waterschouten der kust, uitgezonderd die van Zeebrugge, oordeelen dat de thans in voege zijnde bepalingen, hoeven behouden te worden, alhoewel zij er bijvoegen dat de teugeling der mogelijke misbruiken, wat de beschermde fijnvisch betreft, niet zeer doeltreffend geweest is.

M. **Van Loy** bevestigt de voorgaande beschouwingen, wat betreft de redenen die de verzetinbrengers aangespoord hebben tegen de wijziging toegebracht aan het koninklijk besluit van 5 September 1892 door dit van 3 Mei 1929.

M. **Gilson** voegt erbij dat het vraagstuk der bescherming der ondermaatsche visch thans hangend is voor den Bestendigen Raad voor het onderzoek der Zee, te Kopen-



hagen. Dit organisme zal binnen kort algemeene besluiten opstellen, die aan de Regeeringen der verscheidene belanghebbende landen zullen medegedeeld worden. In afwachting, ingezien de afzondering van België op dit gebied en de economische toedracht der zaak, bestaat er geen aanleiding om het thans bestaande overgankelijk regiem te wijzigen, wat de kleine kustvisserij betreft, in dewelke de kansen van overleving der kleine visch, na een trawlsleep, grooter zijn dan in de grootvisserij.

De heer **Minister** verzoekt de vergadering te doen kennen of zij zich bij deze zienswijze aansluit en of er aan de klagers in den zin der voorgaande bemerkingen zal geantwoord worden.

De commissie spreekt zich eenparig uit in den bevestigenden zin.

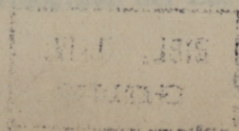
De heer **Damas** doet het algemeen belang uitschijnen dat de ondermaatsche visch, geleverd aan de vischmeelfabrieken, voor de studiën der biologisten oplevert. Hij verzoekt den heer Minister aan de laboratoria voor wetenschappelijk zeeonderzoek der kust het middel te verschaffen om regelmatig het rijk en kostbaar materiaal, waarvan spraak, na te zien.

Hij stelt daarenboven voor voor de leeraars der visschersscholen eenige normaalleergangen, over zeebiologie in te richten.

De heer **Minister** treedt deze voorstellen, bij en gelast zich ze ten uitvoer te brengen.

II. — Studiecommissie voor mosselkweek.

Er blijkt uit de verklaringen der hh. Damas en Gilson dat de mogelijkheid van den mosselkweek op de Belgische kust zoo gering is, dat de studie waarvan spraak geen practisch belang oplevert. Het is bijgevolg niet noodig ze verder te drijven.



III. — Verslag van M. Debock nopens de waterwerken uit te voeren in het belang der haven en visschers van Bouchaute.

Daar deze stof voornamelijk afhangt van het Beheer van Bruggen en Wegen, beslist de commissie, op voorstel van M. **Van Gansberghe**, het verslag naar dit beheer over te zenden.

De zitting wordt ten 12½ geheven.

De Secretaris,
CH. DEZUTTERE.

De Minister,
H. BAEELS.

Proces-verbaal der vergadering gehouden, onder voorzitterschap van M. **Van Isacker**, Minister van Verkeerswezen, in zijn Kabinet, te Brussel, den 2 October 1931 te 10 u. 30.

Zijn aanwezig: HH. Bauwens, Damas, Debock, De Vos, Dezuttere, Goor, Lestage, Van Gansberghe, Verschelde, Willem en Willems.

Worden verontschuldigd: HH. Gilson, Van Straelen en Verschoore.

Is afwezig: H. Pelseneer, Ondervoorzitter.

I. — Aanstelling van nieuwe leden.

Daar de Commissie van Zeevisch en Mosselteelt thans weder bij het Beheer van Zeewezen gevoegd is, past het dat de ambtenaren van dit Beheer, welke door hunne functies geroepen zijn om zich met de Commissie bezig te houden, daarin zitting hebben. Werden per koninklijk besluit tot lid benoemd: H. De Vos, Algemeen Bestuurder van Zeewezen, in vervanging van H. de Gerlache; H. Verschelde, gelast met het bestuur van den dienst der Zeevisscherij, in vervanging van den H. Van Loy; H. Ingenieur Verschoore, die zijn collega den H. Deschrijver aan het hoofd van den bijzonderen dienst der kust vervangen heeft; H. Commandant Goor, die in zijne dubbele hoedanigheid van nautischen raadgever bij het Zeewezen en van Secretaris van het Werk van den Ibis, nuttig aan onze werkzaamheden zal kunnen deelnemen.

II. — Proces-verbaal van de zitting van 13 Mei 1931.

Dit document werd den leden samen met de oproeping tot de vergadering van heden toegestuurd. De gewenschte wijzigingen worden aan den oorspronkelijken tekst toegebracht.

III. — Onderzoek van een ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van de voorwaarden regelende het plukken van mosselzaad op de kust.

In de voorgaande zitting heeft de heer **Debock**:

a) gewezen op de noodzakelijkheid maatregelen te treffen om te verhinderen dat de toelating tot het plukken van mosselzaad op de Belgische kust, aan personen verleend worde die er, krachtens de in voege zijnde reglementen, geen recht op hebben.

De aandacht van het Bestuur van Bruggen en Wegen te Oostende werd daarop tijdig geroepen.

b) gewezen op de noodzakelijkheid de toelating voor den mosselpluk te verleenen aan die personen, welke thans in den Brakman mosselen kweeken op banken, onbruikbaar toen de banken in December 1929 uitgelot werden. Het Beheer van het Zeewezen heeft dienaangaande aan het Ministerie van Buitenlandsche Zaken nadere bijzonderheden gevraagd en wacht het antwoord af.

c) voorgesteld aan het voornoemd Ministerie te schrijven om te vernemen of de inwoners van Bouchaute thans mogen deelnemen aan de verpachting van mosselbanken in de Oosterschelde. — De heer **Debock** verklaart dat dergelijke voetstappen thans overbodig geworden zijn, aangezien er blijkt uit de berichten tot verpachting dat er thans, mits het opgeven van twee borgen, vreemde aanboden aanvaard worden.

d) voorgesteld eene wijziging toe te brengen aan het koninklijk besluit van 29 Augustus 1903, waardoor het plukken en vervoeren van mosselzaad per motorboot zou verboden zijn, dit om de belangen der visschers van Bouchaute opnieuw te vrijwaren.

De h. **Verschelde** doet opmerken dat het niet mogelijk

blijkt te zijn dergelijken maatregelen uit te vaardigen, waardoor de vooruitgang belemmerd wordt. Hij meent dat er verscheidene andere middelen aan de hand zijn om de rechtmatige belangen der mosselkweekers te vrijwaren en dat te dien einde het koninklijk besluit van 1903, dat het plukken van mosselzaad op onze kust regelt, op verscheidene plaatsen zou kunnen verbeterd worden. De prijs der vergunning wordt berekend per ton, doch, voor de booten der kust is het de netto-moorsomtonnemaat die als basis genomen wordt, alhoewel de scheepston in werkelijkheid 2,83 maal grooter is dan de kubieke ton.

De taks diende ook per reis betaald te worden, daardoor zouden de zeilschepen op denzelfden voet als de motorbooten behandeld worden. Het toezicht over die reizen zou op verscheidene manieren kunnen verzekerd worden en de strikte toepassing der strenge straffen, welke door het bestaande reglement voorzien worden, zou elk misbruik vermijden.

De taks, die sedert 1903 onveranderd is gebleven, is werkelijk bespottelijk geworden (40 fr. per man, zij 120 fr. per boot van minder dan 15 ton — ze worden allen als zoodanig opgegeven). De handelswaarde van het mosselzaad wettigt de verhooging van de taks, op voorwaarde dat deze per reis geveerd worde en niet voluit en vooraf zooals thans, met gevolg dat de schipper gevaar loopt de som te verliezen, zoo hij ziek valt of zoo zijn schip moet blijven liggen, wegens geleden schade of bij gebrek aan volk.

Met het doel de mosselteelt bij onze landgenooten aan te wakkeren, zou het plukken van mosselzaad kosteloos kunnen worden toegelaten aan personen die sedert een jaar in België woonachtig en gehuisvest zijn en die het bewijs leveren dat zij de mosselteelt bedrijven, bewijs dat, wat het Belgisch grondgebied betreft, door het Beheer van Bruggen en Wegen of dat van Zeewezen zou nagezien

worden; wat de Brakman en de Westerschelde betreft, door de bestendige commissarissen der Schelde zou onderzocht worden.

Te dien einde ook, zou een voorkeur voor het plukken van mosselzaad hun kunnen verleend worden, op de plaatsen en tijdstippen, die door het Beheer van Bruggen en Wegen, ingevolge de mogelijkheden en de behoeften, zouden worden aangeduid.

Het is overbodig aan de booten bijzondere nummers op te leggen voor het mosselvischen. Dit is niet alleen nutteloos sedert de toepassing der Overeenkomst van Den Haag van 6 Mei 1882, het is ook strijdig met artikel 9 dezer overeenkomst.

Het blijkt eveneens overbodig in het koninklijk besluit den aard aan te wijzen van de voorwerpen wier gebruik is toegelaten: het voorgeschreven gebruik der spatel bestaat niet meer en het beheer beschikt over goede middelen om alle misbruiken te beteugelen.

Thans worden de plaatsen waar de pluk van mosselzaad is toegelaten, in het koninklijk besluit van 1903 vermeld, met het gevolg dat zekere werken daarin voorkomend gedurende tien jaar niet bestaan hebben (staketsel van Nieupoort) en dat andere gewijzigd werden (muur en roosterwerk van Zeebrugge). Het zou volstaan dat de bevoegde dienst tweemaal 's jaars (eerste helft April en September) aan de belanghebbenden de plaatsen zou laten kennen, waar mosselen, mogen geraapt worden.

Het verbod van op Zondag en na zonsondergang mosselen te visschen, schijnt aan geen technische noodwendigheid te beantwoorden en is van aard om de visschers ernstig te benadeelen, daar zij slechts bij lage tij en als het weder gunstig is kunnen werken.

Misbruiken zijn niet te vreezen, want het Beheer van Zeewezen, dat thans in alle havens onzer kust over motorbooten beschikt, is in staat een degelijk toezicht uit te

oefenen. Het recht overtredingen vast te stellen, dat door artikel 5 der wet van 22 Augustus 1901 voorzien wordt, zou evenwel aan alle beambten van het Beheer van Zee- wezen hoeven gegeven te worden, zooals het thans aan die van den toldienst en van Bruggen en Wegen gegeven wordt.

Het verbod aan de schippers der mosselschuiten opgelegd, het werk aan te vatten vooraleer op het kantoor van Bruggen en Wegen verschenen te zijn, alsook geen enkelen scheepsgezel te vervangen zonder nieuwe formaliteiten te vervullen, is practisch onuitvoerbaar.

M. **Dezuttere** stelt de vraag of het verbod 's Zondags mosselen of mosselzaad te plukken wel een toepassing is van de wet op de zondagsrust.

M. **Verschelde** antwoordt dat deze wet niet bestond toen het koninklijk besluit van 1903 verscheen en dat ze trouwens op de zeevisscherij niet toepasselijk is.

M. **Debock** vraagt, na een betoog aangaande den ellendigen toestand waarin de visschers van Bouchaute verkeerden, dat naar een middel zou worden uitgezien om hun het recht van den mosselpluk voor te behouden.

M. **Dezuttere** meent dat het tegenstrijdig zou zijn met den vooruitgang, zoo men de motorbooten uitsloot en dat het anderzijds onvoorzichtig zou wezen de toekomst vast te leggen door aan de visschers van Bouchaute een voorrecht te verleen, daar men zooeven vastgesteld heeft dat het zeekanaal van Brugge eene geschikte plaats is voor den mosselkweek.

M. **Damas** bevestigt deze verklaring en voegt er bij dat de mosselen daar zeer ontwikkeld zijn, doch dat het mosselzaad ontbreekt. Dit zou van de kust kunnen bijgehaald worden.

M. **Bauwens** doet opmerken dat de uitsluiting van mo-

torbooten eens tegen de visschers van Bouchaute zou kunnen uitloopen. Het ware beter hun de aanschaffing van een motor te vergemakkelijken door tusschenkomst van het scheepskrediet.

De h. **Minister** stelt vast dat de vergadering zich bij de voorstellen van den heer Verschelde aansluit en gelast dezen een ontwerp van koninklijk besluit klaar te maken, dat aan het Ministerie van Openbare Werken, na bepaalde overeenstemming met de commissie, zal onderworpen worden.

IV. — Mosselteelt in den Brakman.

De h. **Minister** deelt mede dat ingevolge ontvangen inlichtingen, de uitbating van mosselbanken door de visschers van Bouchaute in den Brakman en de Westerschelde zeer karig geworden is.

De visschers van Philipine verdienen steeds wel hun brood omdat zij — dank zij hunne hoedanigheid van Nederlandsche onderdanen — het recht hebben mosselbanken in de Oosterschelde te ontginnen.

De h. **Minister** vraagt of, naar de meening der geleerden die in de commissie zetelen, het verval van de mosselteelt in den Brakman en de Westerschelde als een voltrokken feit moet worden beschouwd.

M. **Debock** verklaart dat dit onnoodig is. Volgens inlichtingen die hij bekwam en welke bevestigd werden door den h. Waterschout van Antwerpen, die de Scheldtevisscherij in zijn bevoegdheid heeft, wordt thans door den bevoegden Hollandschen dienst geen uitsluiting meer gedaan en worden thans vreemde aanbiedingen voor het verhuren der mosselbanken in de Oosterschelde aangenomen, zoodat onze visschers van Bouchaute er voortaan zullen kunnen deel aan nemen, mits zij eene ernstige dubbele waarborg leveren.

Hij is van meening dat eene tusschenkomst bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, zooals hij in eene vorige zitting voorgesteld heeft, thans overbodig is geworden.

M. **Vershelde** doet opmerken dat daarmede echter het punt der dagorde, dat in bespreking is, niet wordt opgelost. Tijdens een bezoek, dat hij ter plaats gedaan heeft, heeft hij vernomen, dat het mosselzaad in den Brakman aan de zandverplaatsingen en de modderlagen niet weerstaat en dat in den Brakman alleen groote mosselen kunnen gelegd worden. Wellicht kunnen de aanwezige geleerden daarover hunne meening mededeelen.

M. **Damas** antwoordt dat de vakkundigen van de commissie tot nu toe deze zaak niet bestudeerd hebben. Hij oordeelt dat het nuttig ware dat die deskundigen, in nauwe samenwerking met het Beheer dat in de zaak belang stelt, een systematisch onderzoek van het vraagstuk zouden aanvangen, als richtsnoer nemende de proefnemingen en navorschingen, welke in Nederland op dat gebied gedaan werden.

De zaak kan voor België belangrijk worden. Inderdaad, mosselen ontwikkelen zich zeer wel in het zeekanaal van Brugge, waar op een afstand van 12 kilometer en op beide oevers eene bruikbare strook ligt van 4 à 5 meter.

M. **Vershelde** verklaart dat hij zich ten gevolge der te Bouchaute ingewonnen inlichtingen, aangaande de modder die de mosselteelt in den Brakman en de Westerschelde zou verhinderen, een Fransch werkje heeft aangeschaft waarin hij het volgende leest: «de slijkbodems, daar zij onvast zijn, kunnen het mosselzaad niet vasthouden, doch als men deze modder van verzamelaars voorziet (staken) wordt zij integendeel door haren rijkdom in organische stoffen een uiterst geschikt midden voor de vlugge ont-

wikkeling der fijne mosselen die boven haar gevestigd zijn.»

Zoo er niet mag beweerd worden dat deze werkwijze in den Brakman zou kunnen gevolgd worden, is het evenmin bewezen dat zij er niet in toepassing kan gebracht worden.

De h. **Minister** is van oordeel dat eene onder-commissie zich zoo spoedig mogelijk aan de studie van dit vraagstuk dient te zetten.

M. **Dezuttere** verklaart dat eene dergelijke commissie voorheen reeds tot stand gebracht werd, met het voornemd doel en dat M. Willem er deel van uitmaakte met de hh. Damas en Debock, doch dat ze nooit in werking trad.

M. **Devos** stelt voor ze terug in het leven te roepen en er den h. Vershelde aan toe te voegen.

V. — Oesterteelt in onze wateren.

De h. **Minister** deelt mede dat het Belgische Gezantschap te Londen de aandacht trekt op het feit dat Nederland steeds grooter hoeveelheden oesters naar Engeland uitvoert en vraagt of België geen deel aan dezen handel zou kunnen nemen.

Onze uitvoerders zijn feitelijk gehandicapeerd, daar hunne prijzen belast zijn door de tolrechten welke zij moeten betalen op de jonge oesters (plantoesters), die zij verplicht zijn in te voeren om in onze Wateren gevet te worden. De eigenlijke oesterteelt wordt in België niet bedreven; daarenboven is de invoer van oesters in Frankrijk met onoverkomelijke moeilijkheden belast, met het gevolg dat de Oostendsche oesters — eertijds te Parijs zoo veel gevraagd — er thans meer en meer door de Portugeesche oesters verdrongen worden. Ten slotte, kreeg het verbruik van Oostendsche oesters, zoowel hier als in den

vreemde, den doodsteek door de verklaring, door zekere geleerden verspreid, dat dit schaaldier niet alleen ongezond maar zelfs gevaarlijk zou zijn.

De Duitsche klienteel alleen is de Oostendsche oester getrouw gebleven en het is ons niet bekend dat een enkel geval van vergiftiging, dat aan het verbruik van oesters van Belgische herkomst kunne geweten worden, ooit in Duitschland zou voorgevallen zijn.

De economische crisis, die thans bij onze Oosterburen heerscht, zou kunnen de algeheele verdwijning van dezen Belgischen handel mede slegen.

Het ware van belang te weten of de redenen, die de geleerden ertoe genoopt hebben de Oostendsche oester als onbruikbaar te verklaren, nog steek houdt.

Eene gedachtenwisseling ontstaat tusschen hh. Willems, Willem, Goor, Dezuttere en Damas, waaruit blijkt dat in Nederland en voornamelijk te Yerseke door de overheden zorgvuldige maatregelen genomen worden, opdat de wateren waarin de oesters gekweekt worden nooit onzuiver gemaakt worden.

M. **Goor** herinnert dat de Fransche Regeering den invoer van oesters afhankelijk gemaakt heeft van de indiening van een getuigschrift van gezondheid. Het Zeeween heeft getracht een overeenkomst dienaangaande te bewerken, doch weet niet wat er van gekomen is.

M. **Willems** voegt erbij dat de Oostendsche oesters eene wereldvermaardheid verworven hadden, omdat zij behoorlijker werden aangeboden dan de mededingende producten.

M. **Devos** oordeelt dat er moet onderzocht worden of het mogelijk is omtrent de oesters, die in onze wateren gevet worden, de door Frankrijk gevergde gezondheidverklaring te bekomen. De ondercommissie gelast met het onderzoek over de mosselvelden in den Brakman zou

zich ook met dit punt kunnen bezig houden. De vergadering verklaart zich daarmede eens.

VI. — Aanwezigheid van tonijn in de door onze visschers bezochte wateren.

Het Belgische Gezantschap te Londen deelt een artikel mede, dat in een groot Engelsch dagblad verscheen en waarin een specialist in de tonijnjacht verklaart, dat deze visch in de Noordzee in genoegzame hoeveelheden voorkomt opdat een methodische jacht daarop ingericht worde. Hij stelt zich ter beschikking der Engelsche reederijen om aan de visschers zijne methode aan te leeren en stelt voor een beweging op touw te zetten om het vleesch dezer visschen te doen waardeeren.

De h. **Minister** vraagt dienaangaande de meening der commissie.

M. **Willem** verklaart tijdens een verblijf te Boulogne te hebben vastgesteld dat dagelijks zes tot acht stuk tonijn verkocht werden aan een gemiddelden prijs van 700 fr.

M. **Dezuttere** voegt erbij dat het Laboratorium der vrije visschersschool te Oostende, de aanwezigheid van tonijn benoorden Ierland meldt.

M. **Goor** verklaart dat de verschijning van tonijn voorbijgaande is en dat men hem met de lijn of den harpoen vangt.

M. **Damas** deelt mede dat de tonijn, een reizende visch, hoog in het Noorden ontmoet wordt, dicht bij Noorwegen. In de eigenlijke Noordzee ontmoet men hem nooit in groote hoeveelheden; hij jaagt er den haring na. Het komt hem niet voor dat de tonijnvangst voor ons belang kan hebben.

M. **Bauwens** is van meening dat er niettemin bij den

Engelschen briefwisselaar om nadere inlichtingen kan gevraagd worden.

M. **Dezuttere** meent dat de Officierèn der Zinnia aangewezen zijn om dit vraagstuk toe te lichten.

M. **Devos** verklaart dat het Beheer het noodige zal doen.

VII. — Grootte der pladijs.

De h. **Minister** herinnert dat in de vorige zitting besloten werd geen wijziging toe te brengen aan het tijdelijke reglement, waardoor de afmeting wordt vastgesteld van de visschen die mogen te koop geboden worden. H. Gilson heeft verklaard dat het vraagstuk van de onvolwassen visch in onderzoek was bij den Bestendigen raad voor het Onderzoek der Zee, welke eerlang zijne beslissing zal mededeelen; deze geleerde is echter niet aanwezig.

M. **Dezuttere** verklaart dat het koninklijk besluit van 13 Mei 1929 slechts voor de fijne visch: tong, tarbot en griet eene minimummaat voorschrijft.

Welnu, de statistieken bewijzen, dat eene gevoelige vermindering voorkomt in de opbrengst van groote pladijs in de door onze visschers bezochte wateren en hij vraagt, ingezien deze klaarblijkelijke verarming, of er niet dient teruggekomen op het verbod kleine pladijs te koop te stellen. Het geldt voornamelijk het belang der kustzee, voor zooveel zij als eene eigene visscherij kunnen beschouwd worden.

M. **Damas** houdt er aan uitdrukkelijk te verklaren dat elke plaatselijke maatregel gewoonlijk ondoelmatig is op dit gebied en dat men slechts door internationale overeenkomsten kan te werk gaan, die gesteund zijn op de bevindingen van wetenschappelijke onderzoeken. Hij legt uit dat de volwassen pladijs 's winters naar het zuidelijk gedeelte der Noordzee afzakt om er te vermenigvuldigen.

Alzoo komt het dat de groote pladijs in den winter zeer overvloedig gevangen wordt in de Vlaamsche diepte. Na eenigen tijd in onze wateren gevlot te hebben worden eieren en poppen door de stroomingen naar het Noorden meegevoerd bij de kusten van Friesland en Denemarken, waar de visschers in veel grootere hoeveelheden dan bij ons het geval is, de kleine pladijs vernielen, die, zooniet na drie-vier jaar in volwassen staat terug naar onze wateren zouden afzakken.

Wat er ook van zij, het is niet op eene kust van slechts 70 kilometer zooals de onze, dat doelmatige maatregelen kunnen getroffen worden.

M. **Devos** verklaart dat er dient aangedrongen te worden om het oordeel te kennen dat door den h. Gilson in eene voorgaande zitting beloofd werd.

M. **Willems** verklaart dat hij als proef 90 kil. «puff» gekocht heeft voor Oostende, in Mei laatst gevischt. Die «puff» bestond uit 23 kil. schol

3 kil. knorhaan

1 kil. 500 botjes

0 kil. 250 rog

0 kil. 600 sardijnen

0 kil. 050 tong

noch, tarbot, noch pladijs

weze 27 kil. 400, het overige bestaande uit allerhande diersoorten voor het verbruik totaal ongeschikt.

Deze visscherij wordt bijna uitsluitend bedreven door booten uit Heyst, Blankenberghe en Zeebrugge en, wel in de omstreken van Noordhinder, Ondiepboei, Schouwenbank, enz.

M. **Devos** besluit dat er bij den h. Gilson zal aangedrongen worden om aangaande dit vraagstuk het advies te kennen dat in de laatste vergadering beloofd werd.

M. **Verschelde** herinnert aan de leden dat het Voeding-salon in de spijzaal van het Jubelpark voor hen een speciaal vischmenu heeft klaar gemaakt. De leden begeven er zich in groep.

De h. **Minister** dankt ze voor hunne verkleefde medewerking en heft de zitting te twaalf uur 15.

De Secretaris,
R. **VERSHELDE**.

De Minister-Voorzitter,
PH. **VAN ISACKER**.

Proces-verbaal der vergadering gehouden onder voorzitterschap van M. **Van Isacker**, Minister van Verkeerswezen, in zijn Kabinet te Brussel, op 16 December 1931, te 10 uur.

Zijn aanwezig: HH. Pelseneer, onder-voorzitter; Bauwens, Damas, Debock, De Vos, Dezuttere, Gilson; Goor; Lestage, Van Gansberghe, Vanstraelen, Verschelde, Verschoore, Willem en Willems.

Wonen eveneens de vergadering bij: H. Elleboudt, schepen der stad Oostende en secretaris van het Zeewetenschappelijk Instituut, en de h. Dr. Nelis, afgevaardigde van den Gezondheidsdienst.

I. — HH. Elleboudt en Nelis worden aan de vergadering voorgesteld.

H. **Minister**. Het is noodzakelijk dat het Beheer der Openbare Gezondheid medewerke aan de eventuele regeling van den verkoop van oesters en mosselen (zie punt 4 der dagorde).

II. — Proces-verbaal der voorgaande zitting.

Dit wordt goedgekeurd mits de wijzigingen toegebracht aan den oorspronkelijken tekst.

III. — Samenordering der zeebiologische studiën met practisch doel. — Samenwerking.

De h. **Minister** verklaart dat het Beheer van het Zee-wezen slechts dan belang kan stellen in zeebiologische studiën, als zij en voor zoover zij practisch nut kunnen opleveren voor de zeevisscherij. Hij rekent op de geleerden die deel uitmaken van de commissie, om een werkprogramma op te maken dat aan deze vereischten voldoe. Het Zeewetenschappelijk Instituut van Oostende, wien de zaak eveneens aanbelangt, heeft zich wel willen op deze

vergadering doen vertegenwoordigen door zijn secretaris den h. Schepen Elleboudt.

M. Damas, die gedurende verscheidene jaren werkzaam was bij het Noorweegsch Instituut voor zeebiologie, verklaart dat, om een degelijken dienst in te richten men een lang verleden van ondervinding achter zich moet hebben en beschikken over middelen die ons ontbreken. Er dient tevens opgemerkt dat in alle groote landen, waar dergelijke dienst bestaat, dezès stichting voorafgegaan werd door doorslaande praktische uitslagen, bekomen door navorschingen gedaan in een beperkt domein, maar die een onbetwistbaar openbaar nut opleveren. Dit is niet zoo bij ons. Wij zijn onder dit opzicht nog in een overgangperiode. In België dient er evenwel een centrum te bestaan van praktische en wetenschappelijke studiën, met het inzicht de zeevisscherij bij te staan. Dergelijk centrum zou eene statistische afdeeling behelzen, die door het bestuurspersoneel zou kunnen gedaan worden en eene biologische afdeeling, die enkel aan een biologist zou kunnen worden toevertrouwd. In afwachting dat dergelijke inrichting er kome, moet niets ons beletten wetenschappelijke navorschingen met practisch doel te ondernemen, die van aard zouden zijn, niet deze of gene bijzondere onderneming te bevoordeelen, maar wel eene nationale nijverheid. het is klaarblijkend dat dergelijke taak, eene regeeringstaak is. Om er in te gelukken, moet men beschikken over zeer ervaren en zeer toegewijde personen, want het werk is zeer speciaal. Men zou over werkelijke visscherijingenieurs moeten kunnen beschikken, die lang met de visschers samengeleefd hebben, eene voorwaarde die dus niet gemakkelijk te vervullen is. Het is dan ook duidelijk dat het een hoogeschoolleeraar onmogelijk is aan dergelijke dienst een bestendige en degelijke medewerking te verleen. Om practisch werk te leveren en

binnen de grenzen onzer middelen te blijven, dient **een klein aantal** praktische en weinig ingewikkelde vraagstukken bepaald te worden, maar die van wezenlijk en onmiddellijk belang zijn. Daarbij diende eene raming gemaakt van de kosten, raming welke aan de voorafgaandelijke goedkeuring van den Raad zou worden onderworpen.

M. Gilson verklaart zich in de groote lijnen eens met de zienswijze die door h. Professor Damas werd uiteengezet. Meer dan 25 jaar geleden, werd hij getroffen door de diensten, welke de navorschingen op zeebiologisch gebied aan de visscherij konden bewijzen en, daar hij over zeer geringe middelen beschikte, is hij met een klein programma begonnen.

Daarna kwam de stichting van het Zeewetenschappelijk Instituut, dat naar zijn inzien zou moeten ingericht zijn zooals het Laboratorium van Lowestoft.

Om daartoe te komen, zou men evenwel over aanzienlijke kredieten moeten beschikken.

M. De Vos herinnert dat de zienswijze, door h. Damas uiteengezet, de studie in het oog heeft van enkele bepaalde vraagstukken met practisch doel, wier studie met geringe middelen zou kunnen aangevangen worden.

M. Dezuttere doet opmerken dat op dit gebied in België onsamenhangend wordt te werk gegaan. Bij de Vrije Visschersschool van Oostende bestaat er een Laboratorium: het Zeewetenschappelijk Instituut van Oostende en het Laboratorium van den h. Damas te Blankenberghe, beide ondersteund, doen eveneens aan zeenavorschingen; hij dringt aan opdat er in de werkzaamheden van deze verscheidene instellingen coördinatie en samenwerking zou gebracht worden.

M. Damas wenscht dadelijk een misverstand uit den weg te ruimen betreffende het zooeven genoemde labo-

ratorium van Blankenberghe. Er kan, verklaart hij, geen spraak van zijn deze kleine instelling te gebruiken, voor studies van practischen aard. Door de Universiteit van Luik met eene jaarlijksche bijdrage van 7.500 fr. ondersteund, dient dit laboratorium uitsluitend tot wetenschappelijke vorming der leerlingen dezer school.

M. **Elleboudt** is gelukkig dat de gelegenheid hem gegeven wordt hier het standpunt der stad Oostende uiteen te leggen. Deze stad heeft de toelating bekomen de sluizen en gebouwen van het gewezen, springsas Leopold te Oostende te gebruiken, om er eene inrichting tot stand te brengen, welke aan de visschers practische wenken zou kunnen geven.

Tot nog toe heeft de stad Oostende de uitslagen welke zij verhoopte, niet bekomen. Hij wijt dit toe aan het feit dat h. Professor Gilson, die aan het hoofd dezer inrichting gesteld werd, zich bijzonderlijk heeft toegewijd aan opzoeken van zuiver wetenschappelijken aard. Hij deelt mede dat de vier Belgische hoogeschoolen thans hunne medewerking beloofd hebben, om de mogelijkheid te onderzoeken navorschingen van practischen aard aan te vangen en hij hoopt dat het Oostendsche instituut aldus, zooals dit reeds het geval is met het soortgelijke Instituut van den h. Professor Le Gal te Boulogne, een centrum zal worden van practische en nuttige aanwijzingen voor de visschers.

De stad Oostende is bereid daarvoor de noodige opofferingen te doen.

M. **Gilson** verklaart dat, volgens hem, eene instelling die zich « Zeewetenschappelijk Instituut » (Institut d'études maritimes) noemt, er zich niet bij kan bepalen aan de visschers het middel aan de hand te doen om veel visch te vangen en hem duur te verkoopen. Deze instelling kan evenwel zeer practisch werk verrichten, door bij voor-

beeld, daar waar het noodig mocht blijken, het gevaar aan te wijzen den stock uit te roeien, door overdadig vischen, en door de middelen aan te wijzen om dit te voorkomen. Hij voegt er aan toe dat het Bestuur van het Instituut, na zich om dezes werken niet bekommerd te hebben, van opvatting schijnt te zijn veranderd.

M. **Elleboudt** komt terug op den mangel aan practische uitslagen door het Instituut opgeleverd onder het bestuur van den h. Gilson.

De h. **Minister** herinnert dat, wat zijn Departement aangaat, alleen die wetenschappelijke studies belang hebben, welke een dadelijk practisch nut voor de zeevisserij kunnen opleveren, en hij herhaalt zijne vraag tot de heeren der wetenschap, zoo mogelijk, een practisch arbeidsprogramma in dezen zin te willen opstellen.

M. **Damas** wenscht dat daaraan niet alleen mannen der wetenschap, maar ook mannen der praktijk zouden medewerken.

M. **Gilson** is van oordeel dat er onmogelijk een lijn kan getrokken worden tusschen navorschingen van zuiver wetenschappelijken aard en opzoeken met practisch karakter.

M. **Willem** meent dat men aan de te stichten subcommissie de zorg moet overlaten daarover te beslissen.

M. **Dezuttere** stelt voor dat de Bestuurder van het Laboratorium der Vrije Visschersschool van Oostende in de subcommissie zou aangenomen worden.

M. **Elleboudt** vraagt van zijnen kant dat de raad van het Zeewetenschappelijk Instituut zou aanzien worden als de technische subcommissie voor de zeevisch- en mosselteelt.

De h. **Minister** doet opmerken dat het er voor het oog-

blik niet op aankomt te bepalen welke instellingen in de subcommissie zullen vertegenwoordigd zijn, maar wel personen uit te kiezen, bekwaam om de gestelde taak te vervullen.

M. **Pelseneer** vraagt dat de subcommissie slechts een gering getal leden zou tellen. Hij stelt voor als wetenschappelijke leden de hh. Damas en Willem, bij wien zich een reeder zou kunnen aansluiten. De aard der uit te voeren studies dient ook goed bepaald te worden, om degelijk werk te kunnen leveren.

M. **Bauwens** verklaart dat het hem onmogelijk is van de subcommissie deel uit te maken; hij stelt voor den h. reeder Verbrughe daarin op te nemen.

M. **Damas** dringt aan opdat M. Gilson, alsook een afgevaardigde van het Departement, in de subcommissie worden opgenomen.

M. **Elleboudt** stelt de kandidatuur voor van den h. Dokter Moreaux, burgemeester van Oostende en voorzitter van het Zeewetenschappelijk Instituut dezer stad.

De commissie verklaart zich eens met deze voorstellen.

IV. — Voorstellen van de Subcommissie voor de studie van oester- en mosselkweek.

(zie bl. 5 en 6 proces-verbaal der zitting van 2-10-1931)

De h. **Minister**, naar eene andere bijeenkomst geroepen, verontschuldigt zich en geeft het voorzitterschap over aan zijn kabinetsoverste h. De Vos.

M. **De Vos** noodigt M. Verschelde uit lezing te geven van het werkprogramma voor de voornoemde subcommissie opgemaakt. Na lezing daarvan, vraagt hij aan den vertegenwoordiger der stad Oostende of hij met dit programma van practisch karakter instemt en of voor zijne

uitvoering op de medewerking der stad mag gerekend worden.

M. **Elleboudt** antwoordt bevestigend.

M. **Dezuttere** vestigt de aandacht op het feit dat proefnemingen van mosselteelt ook in het kanaal van Zeebrugge zouden kunnen geschieden. Het is naar aanleiding van de vaststellingen in dit kanaal gedaan, dat de studie waarvan spraak ontworpen werd.

M. **Debock** vraagt of er in den Brakman proefnemingen zouden mogen gedaan worden zonder voorafgaandelijke toelating van Nederland en of de kosten der voorgestelde kweekwijze niet te hoog zouden zijn.

M. **De Vos** antwoordt aan M. Dezuttere dat de streek van Zeebrugge vermeld is in het werkprogramma dat zooveen voorgelezen werd en verklaart aan den h. Debock dat de Regeering zich met de kwestie van den Brakman bezighoudt. Wat de onkosten van de nieuwe kweekwijze betreft, daar zal de subcommissie noodzakelijk rekening mede houden in hare besluiten.

M. **Gilson** raadt aan dat men rekening houde met de ervaring door diegenen opgedaan, die reeds dergelijke proefnemingen ondernamen. Hij stelt voor dat eerst eene algemeene studie van de zaak worde ondernomen, studie welke lang en ingewikkeld zou zijn en niet zou kunnen voltrokken worden zonder over ernstige middelen te beschikken.

Wijlen doctor Hoek, groote Hollandsche deskundige, heeft hem eertijds verklaard, dat oesters en mosselen slechts in bepaalde wateren kunnen geteeld worden.

M. **De Vos** doet opmerken dat de mogelijkheid te onderzoeken of er in België zulke plaatsen bestaan, zonder

dat dit onderzoek te lang of te kostelijk weze, juist één der punten is van het programma der sub commissie.

M. **Damas** neemt aan om aan gezegde onderzoeken mede te werken, op voorwaarde dat het programma duidelijk worde omschreven en dat geen nuttelooze kosten worden gedaan.

M. **Gilson** verklaart dat hij vroeger aan den Westhinder proeven tot zuivering van oesters heeft genomen en dat de uitslag bevredigend was, maar de storm heeft zijn materiaal weggeslagen. Hij vreest dat een slijkboot onvoldoende zou zijn om al de oesters te bergen, die de zuiveringskuur zouden moeten ondergaan en, wat den Wandelaar betreft, is het onnoodig daar proeven te doen, daar het water er niet zuiver genoeg is.

M. **De Vos** stelt vast dat het voorgestelde werkprogramma met algemeene stemmen aangenomen is en wenscht den Secretaris der subcommissie h. Verschelde geluk, met de zakelijke voorstellen daarin vermeld.

V. — Voorstel tot nieuwe regeling voor het plukken van mosselen en mosselzaad.

M. **De Vos** vangt het onderzoek aan van het ontwerp van koninklijk besluit, waarvan een exemplaar aan al de leden werd gezonden.

Na eenige gedachtenwisselingen aangaande art. 1 en 2 van dit ontwerp, komt men tot het besluit dat het onderzoek van het volledige ontwerp gedurende deze zitting niet zal kunnen voleindigd worden en er wordt besloten het onderzoek tot een volgende vergadering te verdagen.

VI. — Grootte der pladijs.

M. **De Vos** herinnert dat, luidens het proces-verbaal der zitting van 13 Mei 1931, der Bestendige Commissie, h. Gil-

son aldaar verklaard heeft dat vraagstuk van de ondermaatsche visch, op dat oogenblik voor den Bestendigen raad voor Zeeonderzoek te Kopenhagen aanhangig was en dat die instelling kortelings een algemeen oordeel zou vellen, dat aan de Regeeringen der betrokken landen zou voorgelegd worden en dat er intusschen niets dient veranderd te worden aan het overgangsregiem dat in België in voege is.

Daar de h. **Gilson** de voorgaande vergadering niet heeft kunnen bijwonen, is het niet mogelijk geweest hem daaromtrent de verwachte inlichtingen te vragen en dit punt werd dan ook op de dagorde dezer zitting gebracht.

M. **Gilson** antwoordt dat hij daaromtrent niets nieuws mede te deelen heeft.

De vergadering wordt geheven om 12 u. 30.

BIJLAGE I.

Brussel, den 2 December 1931.

Ontwerp der werkzaamheden der Subcommissie den 2 October 1931 door de Bestendige Commissie van Zeeteelt en Mosselkweek gelast met de dubbele zending:

A) de middelen te bestudeeren, geschikt om den mosselkweek door onze medeburgers herop te beuren, in den Brakman en de Westerschelde en hem in de Belgische wateren in te richten.

B) de middelen te bestudeeren, geschikt om de oester-nijverheid in België op te beuren.

A. — Mosselkweek.

I) De mosselvischers van Bouchaute helpen in de wateren van den Brakman het stelsel op de proef stellen, uitgedacht door M. Vreeswyck van Nieupoort, om de mosselen op rechtstaande kaders te kweken.

II) Aan een visscher van Nieupoort, aan te wijzen door den Burgemeester van Bouchaute, toelaten zich naar Frankrijk te begeven, om er den mosselkweek op slijkachtige gronden te bestudeeren. Het ware nuttig dat deze visscher van M. Vreeswyck vergezeld zij.

III) Den heer Vreeswyck te Nieupoort machtigen en helpen, om tusschen Nieupoort-Baden en Oostduinkerke, op de uiterste laagwaterlijn der hoogtij, proefmosselkweekerijen op hellende vlakken te doen.

IV) Een specialist in de biologie gelasten

a) den aard van den grond, waar de mosselen in Holland gekweekt worden, te bestudeeren.

b) In België plaatsen, geschikt voor den mosselkweek, op te zoeken, namelijk in de streken van Nieupoort en Zeebrugge.

Er valt dienaangaande op te merken, dat het mosselzaad zeer overvloedig langs onze kust, zeer opgezocht wordt door de Nederlandsche kweekers, om zijne hoedanigheden (kleinheid en krachtigheid). Zij schrijven deze hoedanigheden toe aan de omstandigheid dat, ten gevolge van de groote ongelijkheid der tijen op onze kust, de jonge mosselen zich lange uren buiten het water, hun natuurlijk levensmidden, bevinden.

Gedurende verscheidene uren per dag van voedsel beroofd, blijven zij klein en groeien zij rap, als zij op over-stroomde banken overgeplant worden.

Beurtelings blootgesteld aan wind, zon, zandvlagen, enz., worden de kleine mosselen onzer kust door de natuur met veel weerstandsvermogen voorzien, wat een voordeel voor hunne verplanting is.

De daadzaak dat mosselen, bestendig gedompeld in het zeevaartkanaal van Zeebrugge, in het nieuw visscherijdok van Oostende en in het vlotdok van Nieupoort, zich op een wonderbare wijze ontwikkeld hebben, laat veronderstellen dat de kweek dezer weekdieren op onze kust mogelijk is.

België heeft, in 1930, voor meer dan 10 miljoen frank en, voor de tien eerste maanden van 1931, reeds voor 10.854.000 fr. mosselen ingevoerd. Niets bewijst dat, voor eene zoo door het volk gezochte eetwaar, ons land moet schatplichtig blijven aan het buitenland voor zulke aanzienlijke sommen.

B. — Oesterkweek.

Het Fransch decreet, genomen in 1923, dat de te koopstelling der weekdieren afhankelijk maakt van de indiening van een getuigenschrift van gezondheid, afgeleverd door een erkend laboratorium, heeft in den aanvang heftige kritiek teweeggebracht vanwege de Fransche kweekers en handelaars. Het schijnt nochtans dat men aan dit

regiem gewoon geworden is en er wordt thans over het algemeen in Frankrijk aangenomen dat het geheel en al door het belang der openbare gezondheid gewettigd is.

De Fransche overheden passen het streng toe op de oesters en er is zelfs spraak van het ook op de mosselen toepasselijk te maken.

Het ware dus waarschijnlijk nutteloos aan de Fransche Regeering — zooals het ingegeven werd op de vergadering den 2 October laatst door de Bestendige commissie van Zeeteelt en Mosselkweek — te vragen dat de oesters van Belgische herkomst ontslagen worden van het getuigschrift van gezondheid, voor hunne aanvaarding in Frankrijk geëischt.

Daar de oesters van Nederlandsche herkomst, in Frankrijk ingevoerd, aan denzelfden regel onderworpen zijn, heeft de Nederlandsche Regeering een zeer volledige inrichting tot stand gebracht.

De plaatsen voor den oesterkweek geschikt, bevinden zich onder staatstoezicht en onder het nazicht van een specialist in bacteriologie.

Deze geleerde levert slechts getuigschriften van gezondheid af voor oesters die zullen te koop gesteld worden, nadat hij zich ervan verzekerd hebbe, door opsporingen op regelmatige tijdstippen gedaan, dat de wateren, waar de oesters gekweekt werden, geen besmetting ondergaan hebben.

Staatsagenten waken over het behoud der meest volstrekte zuiverheid in de parken waar de oesters, na op de banken gevischt geweest te zijn, nedergelegd worden om geschift en in het leven gehouden te worden, met het oog op hunne aflevering aan den verbruiker of den verzender.

Er bestaan quarantaineparken, waar de oesters, herkomstig van de besmette of twijfelachtige banken, onder staatstoezicht gedurende een bepaalden tijd moeten ver-

blijven, vooraleer zij aan het verbruik mogen geleverd worden.

De bijzonderen, die begeeren een perceel van de bank in huur te nemen om er oesters te kweken, moeten een verklaring teekenen door dewelke zij zich op de eer verbinden zich aan alle voorschriften van den bevoegden dienst te onderwerpen, en een boete van 1000 gulden (14.000 fr.) te betalen, voor elke overtreding die zou vastgesteld worden te hunnen laste, of voor elk misbruik gepleegd door middel der getuigschriften van gezondheid over welke zij beschikken.

Elke oesterverzending moet vergezeld zijn van een bijzonder getuigschrift van gezondheid, slechts geldig voor die verzending.

Deze getuigschriften, voorzien van den zegel van het «Bestuur der visscherijen op de Zeeuwsche stroomen», zijn opgesteld in het Fransch, Nederlandsch, Duitsch of Engelsch, naar gelang van het land van bestemming der koopwaar.

De oestercolli worden voor het vervoer door de Nederlandsche Spoorwegen niet aangenomen, zoo ze niet van een behoorlijk getuigschrift van gezondheid voorzien zijn.

De voortplanting en de kweek van oesters zijn voor den Nederlandschen Staat en de bijzonderen die ze beoefenen, een bron van winsten die tientallen millioenen bedragen.

Het zijn maatregelen, zooals deze in Holland in voege, die in België moeten ingevoerd worden, alhoewel op eene bescheidener schaal, om te trachten bij ons de voortplanting der oesters in te voeren of ten minste aan de oesters, genoemd «Oostendsche oesters» de faam en de aantrekkelijkheid terug te geven die zij voorheen genoten, toen de handel erin voor de drie middenpunten van den kweek, Nieupoort, Oostende en Blankenberghe, een bron van welvaart was.

Indien de wateren dezer drie havens wel geschikt zijn

voor het spoedig vetten der oesters op de voortplanting- en kweekbanken gevischt, zou men nochtans niet mogen bevestigen dat zij tegen alle besmetting beschut zijn.

Maar wij hebben gezien dat in Nederland de oesters, voortkomende van verdachte banken, aan een quarantaine onderworpen worden in een niet besmet loopend water, onder de waakzaamheid van een staatsaangestelde, die de uitgangtoelating slechts aflevert, als de oesters gezuiverd geweest zijn. Het is ditgene dat men langs onze kust zou moeten trachten in te richten.

Een stalpark te grooten koste door een Oostendschen uitbater gebouwd, werd door den oorlog verwoest; de bouwkosten van een dergelijk park, in staat het grootste deel der oesters op onze kust gekweekt te onderhouden, zou thans twee millioen frank kosten. Zoo men in acht neemt dat de waarde der oesters jaarlijks in België ingevoerd, de 4 millioen frank niet bereikt, is het duidelijk dat de aanlegging van zulk een park niet kan in het vooruitzicht gesteld worden.

Er zou een min kostelijke oplossing moeten gezocht worden en wij zijn zoo vrij de volgende proefnemingen aan te bevelen:

1° proefneming. Langs onze lichtschepen Wandelaâr en Westhinder een of meer bakken met oesters in het water te dompelen.

Na een verblijf in volle zee van 2 weken of meer, zouden zij aan een bacteriologisch onderzoek onderworpen worden.

Zoo dit weinig kostend onderzoek voldoende ware, zou men de mogelijkheid kunnen nagaan om in de nabijheid onzer lichtschepen en onder de waakzaamheid van dezes personeel, een uit het gebruik gesteld modderschip, inwendig voorzien van eene reeks boven elkander geplaatste kaders om er de zuiveren oesters op te leggen.

Een toestel aan boord zou toelaten het modderschip naar belijfte te overstroomen of op te lichten.

2° proefneming. Bij hooge tij, waterbenemingen doen ten voete van den zeedijk die de Leopoldschans omringt ten Oosten der haven en ze ontleden om zich, ervan reenschap te geven of zij zuiver genoeg zijn, om als quarantainewater voor oesters te dienen.

In het bevestigend geval, de mogelijkheid onderzoeken om, als zuiveringdok, de gracht der Leopoldschans te gebruiken, na er eene wateraanleiding gereed gemaakt te hebben, voldoende om bij elke tij de gracht grootendeels te ledigen.

Deze twee voorafgaande proefnemingen, kunnen, om zoo te zeggen, zonder kosten gedaan worden, door de midelen waarover ons departement en de Stad Oostende beschikken.

* * *

Het Belgisch toltarief voorziet de vrijstelling van inkomrechten ten behoeve van het oesterbroed, klaarblijkelijk ten einde onze oesterparken in staat te stellen de oesters zoo klein mogelijk te koopen en aldus uit hunnen kweek grooter profijt te trekken.

Welnu, de maxima grootte door het tolbeheer voor de oesters opgelegd, om als broed te kunnen aanzien worden in het opzicht der vrijstelling der inkomrechten, is deze der te jonge oesters wier broze boorden in het vervoer afvallen, met het gevolg dat een aanzienlijk percent jonge oesters dit vervoer niet overleven.

De proefnemingen, van tijd tot tijd gedaan, waren rampspoedig, wat voor gevolg heeft dat in onze tolstatistiek, de rubriek « oesterbroed » gewoonlijk « niets » bevat. Het ware, belangrijker in onze wateren niet alleen den kweek, maar ook de voortplanting zelve der oesters

te kunnen doen en niets laat toe te beweren dat dit niet mogelijk is.

Ongeveer 30-35 jaar geleden, heeft een zoeker ten oosten van Oostende een natuurlijken oesterbank ontdekt in volle zee; indien wij wel ingelicht zijn, bestaat deze bank nog steeds, maar de oesters die erop leven en er voortzetten zouden niet eetbaar zijn. Dit bewijst duidelijk dat er langs onze kust gronden bestaan, geschikt voor den kweek en de voortplanting van oesters.

Heeft men er overigens niet in de haven van Nieupoort en beschikken wij niet over het uitgebreid en buiten gebruik gesteld scheurdok van Oostende om proefnemingen te doen?

De hoop, hoe licht zij ook zij, dezen kweek in onze wateren te kunnen invoeren en aldus voor onze kustbevolking, zoo niet een bron van voorspoed, toch een bescheiden broodwinning te verschaffen, moet al de aandacht der Commissie voor zeevisch- en mosselkweek weerhouden.

Een grondige opzoeking is vereischt, wat betreft de wateren en de gronden geschikt voor de voortplanting en den kweek der oesters. De streken van Yerseke zijn gansch aangeduid om tot deze studie over te gaan.

* * *

Om de studiën en proefnemingen, hooger aangehaald, tot een goed einde te brengen, zou onze subcommissie van het Beheer van het Zeewezen een voldoende toelage moeten bekomen, dewelke als volgt mag geschat worden.

Op proefstelling van het stelsel Vreeswyck in den Brakman	fr. 2.500
Studiereis in Frankrijk van een visscher van Bouchaute en van M. Vreeswyck	fr. 5.000
Studie der geschikte gronden voor den mosselkweek	fr. 2.000

Opmaken van bakken voor de zuivering der oesters in zee	fr. 1.000
---	-----------

Ontleding van het water genomen ten voete van den zeedijk van de Leopoldschans en van de oesters na hun verblijf in zee	fr. 500
---	---------

Verhuring met keus van aankoop (terugbetaalbare huur) van een platboot «hoogars» met motor, die zou toelaten den noodigen tijd op de geschikte gronden te gaan en te verblijven, voor de studie van de banken en van den kweek	10.000
--	--------

Ter herinnering: Bijstand van het personeel van het Zeewezen en van de Zeevaartschool.

22.200

Er valt op te merken dat de som van 10.000 fr. misschien zou begrepen zijn in den eventueelen aankoop van een platboot. Deze boot is niet alleen onmisbaar voor de uitvoering der hooger uiteengezette zending, maar zou kunnen dienen voor de zeer belangwekkende opzoekingen te doen door de geleerden, tusschen en op de banken onzer kust.

Om deze reden mag men hopen dat eenerzijds de Stad Oostende, die in den practischen uitslag van het werk onzer subcommissie belang heeft, anderzijds, de wetenschappelijke instellingen, voor wier rekening de geleerden arbeiden, zouden geneigd zijn in de kosten van huring en aankoop van een platboot tusschen te komen.

TABEL I.

Hoeveelheid en waarde elke soort visch van Belgische

— 193 —

vangst gelost in elke visscherijhaven van België.

VISCHSOORTEN		OOSTENDE		BLANKENBERGHE		ZEEBRUGGE		NIEUPOORT		TOTAAL	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Hoeveelheid	WAARDE
										Klg.	Fr.
I. Diepzwemmende visch.											
Aalrups		155 077	1 017 466 —	8	65 —	—	—	—	—	155 085 —	1 017 531 —
Arend		273 936	1 828 709 —	12 299	96 150 —	—	—	—	—	363 983 —	2 496 282 —
Engelsche soldaat.		116 844	296 890 —	12	90 —	77 117	565 921 —	631	5 502 —	116 856 —	296 880 —
Griet	groot	32 345	435 695 —	7 062	91 208 —	—	—	—	—	39 755 —	536 388 —
	middelmatig	80 384	867 770 —	1 281	12 302 —	—	—	348	9 485 —	83 207 —	902 825 —
	klein	53 505	445 840 —	95	526 —	1 220	16 400 —	322	6 353 —	62 821 —	541 428 —
	ongeklasseerd	35	315 —	—	—	9 140	94 192 —	81	930 —	360 —	2 585 —
	Totaal	166 269	1 749 620 —	8 438	104 036 —	325	2 270 —	—	—	186 143 —	1 983 226 —
Heilbot		6 865	95 085 —	—	—	10 685	112 802 —	751	16 768 —	6 865 —	95 085 —
Inktvisch.		81 821	107 151 —	30	39 —	—	—	—	—	81 851 —	107 190 —
Kabeljauw	groot	320 359	958 984 —	1 862	12 894 —	—	—	—	—	323 232 —	977 112 —
	middelmatig	640 156	2 026 659 —	712	3 080 —	—	—	1 001	5 234 —	646 155 —	2 050 839 —
	klein	372 644	735 718 —	7 690	12 096 —	3 294	15 149 —	1 993	5 951 —	387 264 —	761 988 —
	ongeklasseerd	—	—	625	621 —	3 485	10 100 —	3 445	4 074 —	655 —	693 —
	Totaal	1 333 159	3 721 361 —	10 889	28 691 —	80	72 —	—	—	1 357 296 —	3 790 632 —
Klipvisch.		335 521	580 480 —	—	—	6 809	25 321 —	6 439	15 259 —	335 521 —	580 480 —
Knorhaan.		443 276	510 977 —	8 550	11 949 —	—	—	—	—	472 938 —	553 344 —
Koolvisch.		442 357	946 484 —	—	—	18 870	25 753 —	2 212	4 665 —	442 357 —	946 484 —
Leng		81 240	221 840 —	—	53 —	—	—	—	—	81 240 —	221 840 —
Lom		11 852	22 745 —	—	—	—	—	—	—	11 852 —	22 745 —
Mooiemeid	groot	12 920	98 935 —	—	—	—	—	—	—	12 920 —	98 935 —
	middelmatig	41 921	206 805 —	—	—	—	—	—	—	41 921 —	206 805 —
	klein	212 939	218 359 —	—	—	—	—	—	—	212 939 —	218 359 —
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totaal	267 780	452 099 —	—	—	—	—	—	—	267 780 —	524 099 —
Pladijs	groot	169 875	1 041 501 —	8 449	61 392 —	30 834	184 161 —	31 300	187 036 —	240 458 —	1 474 090 —
	middelmatig.	276 994	1 356 881 —	28 619	178 438 —	128 778	740 571 —	51 089	185 051 —	485 480 —	2 460 441 —
	klein	1 062 373	1 232 463 —	47 657	166 091 —	180 790	677 256 —	97 322	148 862 —	1 388 142 —	2 224 672 —
	ongeklasseerd	4 490	4 192 —	50 360	71 176 —	292 584	450 215 —	—	—	347 434 —	525 583 —
	Totaal	1 513 732	3 634 537 —	135 085	477 097 —	632 986	2 052 203 —	179 711	520 949 —	2 461 514 —	6 684 786 —
Poor		24 495	13 108 —	3 840	2 200 —	530	446 —	351	861 —	29 216 —	16 615 —
Rog.		2 012 225	4 825 223 —	73 494	305 535 —	280 970	747 729 —	66 589	250 664 —	2 433 278 —	6 129 151 —
Rog (Keel)		131 289	382 330 —	20	102 —	2 625	3 975 —	189	1 250 —	134 123 —	387 657 —
Roodbaard		50 766	254 577 —	160	1 121 —	2 445	9 587 —	60	294 —	53 431 —	265 579 —
Schar		116 463	554 784 —	29 319	145 674 —	53 289	257 233 —	54 964	221 488 —	254 035 —	1 179 184 —
Schaat.		189 882	405 640 —	52	192 —	—	—	15	45 —	189 949 —	405 877 —
Schelvisch	groot	62 890	283 206 —	—	—	—	—	—	—	62 890 —	283 206 —
	middelmatig	108 046	430 701 —	—	—	—	—	—	—	108 046 —	430 701 —
	klein	475 475	646 196 —	—	—	—	—	—	—	475 475 —	646 196 —
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Totaal	646 411	1 360 103 —	—	—	—	—	—	—	646 411 —	1 360 103 —

(Vervolgt)

Tabel I (Vervolg)

VISCHSOORTEN	H A V E N S			
	OOSTENDE		BLANKENBERGHE	
	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
Schol (Schotsche)	309 574	1 465 350 —	—	—
Schol (Steen)	124 898	926 447 —	—	—
Steenpost	217 605	302 781 —	1 160	998 —
Steur	1 321	26 335 —	32	480 —
Tarbot	groot	71 949	1 199 459 —	5 476
	middelmatig	117 866	1 590 101 —	78
	klein	56 653	572 510 —	5
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	246 468	3 362 070 —	5 559	95 651 —
Tong	groot	210 822	4 759 524 —	7 468
	middelmatig	229 050	6 529 792 —	9 134
	klein	170 866	2 698 655 —	12 342
	ongeklasseerd	5 257	83 639 —	—
Totaal	616 005	14 071 610 —	28 944	529 287 —
Vlaswitting	63 924	269 948 —	25	31 —
Witting	1 586 262	2 343 856 —	105 661	150 883 —
Zeebars	9 694	27 215 —	—	—
Zeehaai	238 628	335 823 —	220	338 —
Zeehond	120 768	206 729 —	450	691 —
Zeepaling	32 528	167 562 —	—	—
Zeewolf	7 742	11 920 —	—	—
Zonnevisch	29 979	169 731 —	—	—
Andere soorten	54 802	119 691 —	5 820	5 616 —
Totaal I	12 151 453	46 860 267 —	430 067	1 956 911 —
II. Pelagische visch.				
Haring	18 765 896	14 344 048 —	220	161 —
Makreel	186 004	401 849 —	—	—
Sprot	5 386 640	2 101 350 —	—	—
Andere soorten	120	100 —	—	—
Totaal II	24 338 660	16 847 342 —	220	161 —
III. Schaaldieren.				
Kinkhorens	—	—	—	—
Krabben	4 515	4 271 —	8	16 —
Kreeften	3 031	73 535 —	234	8 129 —
Kreeftjes	132 637	419 798 —	—	—
Garnalen	—	—	—	—
Andere soorten	—	590 —	—	—
Totaal III	140 183	497 604 —	242	8 145 —
Algemeen totaal (hoeveelheid en waarde) 1931	36 630 296	64 205 213 —	430 529	1 965 217 —

V E N S	TOTAAL			
	ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT	
	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
—	—	—	—	—
469	4 951 —	—	—	—
2 060	3 921 —	146	210 —	—
12	230 —	4	115 —	—
1 582	27 425 —	1 271	38 002 —	—
17 362	250 151 —	1 337	27 806 —	—
50 371	558 938 —	441	4 038 —	—
2 310	17 189 —	—	—	—
71 625	853 703 —	3 049	69 846 —	326 701
13 421	280 250 —	5 162	153 969 —	236 873
22 780	621 928 —	7 854	167 446 —	268 818
72 103	1 562 945 —	5 567	55 311 —	260 878
18 456	170 913 —	—	—	23 723
126 760	2 636 036 —	18 583	376 726 —	790 292
—	—	11	9 —	63 960
225 685	358 264 —	10 038	23 946 —	1 927 646
675	1 759 —	—	—	9 694
6 845	7 154 —	436	456 —	239 959
—	—	4 418	3 291 —	132 481
—	—	—	—	32 528
—	—	—	—	7 742
—	—	—	—	29 979
740	1 294 —	9 499	26 567 —	70 861
1 521 197	7 668 287 —	358 126	1 538 911 —	14 460 843
890	451 —	332 115	200 293 —	19 099 121
—	—	42	160 —	186 046
1 551 300	517 815 —	381 818	259 321 —	7 319 758
—	—	—	—	120
1 552 190	518 266 —	713 975	459 794 —	26 605 045
—	—	—	—	—
10	29 —	129	257 —	4 622
40	964 —	92	2 461 —	3 397
—	—	—	—	132 637
—	—	—	—	—
210	274 —	—	—	210
260	1 267 —	221	2 718 —	140 906
3 073 647	8 187 820 —	1 072 322	2 001 423 —	41 206 794
				76 359 673 —

TABLE II.

Hoeveelheid en waarde elke soort visch van Buiten-

VISCHSOORTEN		OOSTENDE		BLANKENBERGHE	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
I. Diepzwemmende visch					
Aalrups		—	—	—	—
Arend		—	—	—	—
Engelsche soldaat		—	—	—	—
Griet	groot	16	270 —	—	—
	middelmatig	6	80 —	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		22	350 —	—	—
Heilbot		—	—	—	—
Inktvisch		—	—	—	—
Kabeljouw	groot	49	255 —	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		49	255 —	—	—
Klipvisch		—	—	—	—
Knorhaan		—	—	—	—
Koolvisch		—	—	—	—
Leng		—	—	—	—
Lom		—	—	—	—
Mooiemeid	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—
Pladijs	groot	283	1 800 —	—	—
	middelmatig	516	2 585 —	—	—
	klein	1 250	3 460 —	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		2 049	7 845 —	—	—
Poor		—	—	—	—
Rog		1 478	5 215 —	—	—
Rog (Keel)		—	—	—	—
Roodbaard		—	—	—	—
Schar		144	875 —	—	—
Schaat		—	—	—	—
Schelvish	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—
Schol (Schotsche)		—	—	—	—
Schol (Steen)		—	—	—	—

landsche vangst gelost in elke visscherijhaven van België.

[illegible]

(Vervolgt)

Tabel II. (Vervolg)

VISCHSOORTEN		OOSTENDE		BLANKENBERGHE	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
Steenpost.		—	—	—	—
Steur		—	—	—	—
Tarbot	{ groot	—	—	—	—
	{ middelmatig.	—	—	—	—
	{ klein	15	240 —	—	—
	{ ongeklasseerd	—	—	—	—
	Totaal	15	240 —	—	—
Tong	{ groot	9	325 —	—	—
	{ middelmatig	45	1 840 —	—	—
	{ klein	30	910 —	—	—
	{ ongeklasseerd	—	—	—	—
	Totaal	84	3 075 —	—	—
Vlaswitting		—	—	—	—
Witting		2 020	4 175 —	—	—
Zeebars		—	—	—	—
Zeehaai		31	65 —	—	—
Zeehond		22	68 —	—	—
Zeepaling		—	—	—	—
Zeewolf		—	—	—	—
Zonnevisch		—	—	—	—
Andere soorten		50	117 —	—	—
	Totaal I	5 964	22 280 —	—	—
II. Pelagische visch					
Haring.		748 250	620 661 —	—	—
Makreel		75	290 —	—	—
Sprot		47 935	25 175 —	—	—
Andere soorten		—	—	—	—
	Totaal II	796 260	646 126 —	—	—
III. Schaaldieren.					
Kinkhorens		—	—	—	—
Krabben		—	—	—	—
Kreeften		—	—	—	—
Kreeftjes		—	—	—	—
Garnalen		—	—	—	—
Andere soorten		—	—	—	—
	Totaal III	—	—	—	—
Algemeen totaal (hoeveelheid en waarde) 1931		802 224	668 406 —	—	—

HERKOMST :

Engeland :	352 975 Klg.	338 841 00 Fr.
Frankrijk :	135 967 "	118 007 00 "
Nederland :	398 803 "	338 841 00 "

Algemeen Totaal :	887 745 Klg.	790 689 00 Fr
--------------------------	---------------------	----------------------

ZEEBRUGGE		NIEUWPOORT		TOTAAL	
Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Hoeveelheid	WAARDE
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
119	1 260 —	—	—	134	1 500 —
—	—	—	—	—	—
119	1 260 —	—	—	134	1 500 —
128	3 304 —	—	—	137	3 629 —
368	11 424 —	1	18 —	414	13 282 —
1 363	32 291 —	—	—	1 393	33 201 —
2 860	19 646 —	—	—	2 860	19 646 —
4 719	66 665 —	1	18 —	4 804	69 758 —
—	—	—	—	—	—
850	1 245 —	—	—	2 870	5 420 —
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	31	65 —
—	—	—	—	22	68 —
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	11	34 —	61	151 —
24 373	130 334 —	244	1 062 —	30 581	153 676 —
—	—	15 019	6 044 —	763 269	626 705 —
—	—	—	—	75	290 —
41 650	9 816 —	4 235	3 601 —	93 820	38 592 —
—	—	—	—	—	—
41 650	9 816 —	19 254	9 645 —	857 164	665 587 —
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
66 023	140 150 —	19 498	10 707 —	887 745	819 263 —

TABEL III.

Hoeveelheid en waarde der voornaamste vischsoorten in België
Bedrag per soort vaartuig en aard van vischtuig.

VISCHSOORTEN		STOOMVAARTUIGEN		GEDEKTE	
		TRAWL		TRAWL	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
I. Diepzwemmende visch.					
Aalrups	35 306	262 274	119 779	755 257	
Arend	385	3 050	363 436	2 491 582	
Engelsche soldaat	18 444	69 296	98 412	227 684	
Griet {	groot	2 625	44 330	37 111	491 673
	middelmatic	3 819	49 805	79 291	851 746
	klein	2 043	18 960	60 659	521 306
	ongeklasseerd	—	—	360	2 585
Totaal	8 487	113 095	177 421	1 867 310	
Heilbot	6 716	92 820	149	2 195	
Inktvisch	2 942	7 985	78 859	99 165	
Kabiljauw {	groot	283 132	894 234	40 072	82 713
	middelmatic	562 459	1 795 532	83 604	254 844
	klein	277 397	571 082	109 668	190 357
	ongeklasseerd	—	—	655	693
Totaal	1 122 988	3 260 848	233 999	528 607	
Klipvisch	335 521	580 480	—	—	
Knorhaan	72 828	117 154	400 110	436 100	
Koolvisch	426 712	919 844	15 645	26 640	
Leng	66 500	177 760	14 740	44 080	
Lom	11 852	22 745	—	—	
Mooiemeid {	groot	5 997	50 805	6 923	48 130
	middelmatic	20 452	111 250	21 469	95 555
	klein	113 364	130 860	99 575	87 499
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	139 813	292 915	127 967	231 184	
Pladijs {	groot	7 225	56 585	232 489	1 411 605
	middelmatic	8 028	54 010	475 070	2 391 882
	klein	2 928	5 652	1 376 783	2 201 240
	ongeklasseerd	—	—	347 434	525 583
Totaal	18 181	116 247	2 431 776	6 530 310	

van de visscherijgronden ingevoerd door Belgische vaartuigen.
Gemiddelde vangst per dag afwezigheid en per dag visscherij.

MOTORVAARTUIGEN				GEDEKTE ZEILVAARTUIGEN			
STROOPNET		DRIJFNETTEN		TRAWL		STROOPNET	
Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	162	1 650	—	—
—	—	—	—	19	385	—	—
3	69	—	—	94	1 205	—	—
2	32	—	—	117	1 130	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
5	101	—	—	230	2 720	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
18	165	—	—	50	40	—	—
28	88	—	—	64	375	—	—
19	39	—	—	180	510	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
65	292	—	—	244	885	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
153	464	—	—	686	5 540	—	—
167	288	—	—	2 135	13 705	—	—
—	—	—	—	7 010	14 050	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
320	752	—	—	9 831	33 295	—	—

Vervolgt

Tabel III. (Vervolg)

VISCHSOORTEN		STOOMVAARTUIGEN		GEDEKTE	
		TRAWL		TRAWL	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
Poor		19 795	11 370	9 421	5 245
Rog.		384 529	918 411	2 045 052	5 199 512
Rog (Keel)		66 944	190 487	67 179	197 170
Roodbaard		22 057	113 897	31 374	151 682
Schar		10 022	44 355	242 977	1 130 318
Schaat.		108 980	226 580	85 969	179 297
		62 222	277 956	668	5 250
	groot	104 570	417 346	3 476	13 355
	middelmatig	451 713	619 337	23 762	26 859
	klein.	—	—	—	—
Schelvisch	ongeklasseerd	—	—	—	—
	Totaal	618 505	1 314 639	27 906	45 464
Schol (Schotsche)		111 984	429 892	287 590	1 035 458
Schol (Steen)		34 243	294 535	91 119	636 863
Steenpost.		37 210	65 549	183 761	242 356
Steur		938	19 375	431	7 785
		5 013	114 472	75 240	1 244 736
	groot	7 034	125 387	129 562	1 743 039
	middelmatig.	2 536	33 470	104 783	1 100 347
	klein	—	—	2 310	17 189
Tarbot	ongeklasseerd	—	—	—	—
	Totaal	14 583	273 329	311 895	4 105 311
		56 976	1 260 672	179 539	4 079 828
	groot	25 939	767 782	242 196	6 775 247
	middelmatig	5 207	107 570	254 957	4 325 011
	klein	2 596	46 884	21 127	207 668
Tong	ongeklasseerd	—	—	—	—
	Totaal	90 718	2 182 908	697 819	15 387 754
Vlaswitting		54 507	226 478	9 453	43 510
Witting		458 529	850 188	1 464 634	2 109 632
Zeebars		9 064	24 160	630	3 055
Zeehaai		78 208	117 044	161 751	221 332
Zeehond		22 667	47 916	109 814	169 949
Zeepaling.		18 729	101 485	13 799	66 077
Zeewolf		7 222	11 040	520	870
Zonnevisch		10 624	62 981	19 355	106 750
Andere soorten		33 220	71 043	37 641	82 125
	Totaal I.	4 474 953	13 634 245	9 962 383	44 277 719

MOTORVAARTUIGEN				GEDEKTE ZEILVAARTUIGEN			
STROOPNET		DRIJFNET		TRAWL		STROOPNET	
Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
—	—	—	—	—	—	—	—
220	1 123	—	—	3 477	10 105	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
226	726	—	—	270	1 625	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	25	450	—	—
—	—	—	—	47	475	—	—
—	—	—	—	151	1 705	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	223	2 630	—	—
—	—	—	—	358	8 660	—	—
16	320	—	—	667	20 605	—	—
3	22	—	—	711	13 390	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
19	342	—	—	1 736	42 655	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
103	259	—	—	4 380	6 870	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
958	3 595	—	—	20 603	102 475	—	—

(Vervolgt)

Tabel III. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	STOOMVAARTUIGEN		GEDEKTE	
	TRAWL		TRAWL	
	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
II. Pelagische visch.				
Haring	1 561 005	2 297 713	17 066 501	11 965 084
Makreel	179 163	386 635	6 888	15 394
Sprot	—	—	150	42
Andere soorten.	—	—	120	10
Totaal II.	1 740 168	2 684 348	17 073 654	11 980 620
III. Schaaldieren.				
Kinkhorens	—	—	—	—
Krabben	19	36	4 648	4 537
Kreeften	40	1225	3 845	83 540
Kreeftjes	15 832	24 174	116 805	395 624
Garnalen	—	—	—	—
Andere soorten.	—	—	210	274
Totaal III.	15 891	25 435	125 003	483 975
Algemeen totaal (hoeveelheid en waarde) 1931	6 231 012	16 344 028	27 161 040	56 742 314
1930	7 557 999	25 234 648	18 766 095	55 375 959
1929	10 617 716	32 728 916 50	16 020 733 1/2	40 953 976 95
Totaal dagen afwezigheid. . .	4 644			
Totaal visscherijdagen	2 441			
Gemiddelde { afwezigheid.	kil. 1 341	fr 3 519	kil. 885	
vangst per dag : { visscherij	2 552	6 695	1 155	

MOTORVAARTUIGEN				GEDEKTE ZEILVAARTUIGEN			
STROOPNET		DRIJFNET		TRAWL		STROOPNET	
Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
268 841	123 980	3 780	17 038	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
6 672 103	2 552 681	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
6 940 944	2 676 661	3 780	17 038	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12	324	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12	324	—	—
6 941 902	2 680 256	3 780	17 038	20 615	102 799	—	—
6 459 630	9 803 936	37 192	117 564	50 266	215 190	—	—
5 271 683	6 810 552 10	3 922	15 042 50	204 466	811 915	16 055	8 282 55
38 501						188	
29 521						107	
		fr.	1 544		kil.	110	fr. 547
		2 013				193	961

(Vervolgt)

Tabel III. (Vervolg)

OPENE EN

VISCHSOORTEN		MET HULPMOTOR					
		TRAWL		STROOPNET		DRIJFNET	
		Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
Schar		—	—	—	—	—	—
Schaat.		—	—	—	—	—	—
Schelvisch	groot	—	—	—	—	—	—
	middelmattig	—	—	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—	—
	Totaal	—	—	—	—	—	—
Schol (Schotsche)		—	—	—	—	—	—
Schol (Steen)		—	—	—	—	—	—
Steenpost.		—	—	—	—	—	—
Steur		—	—	—	—	—	—
Tarbot	groot	—	—	—	—	—	—
	middelmattig	—	—	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—	—
	Totaal.	—	—	—	—	—	—
Tong	groot	—	—	—	—	—	—
	middelmattig	—	—	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—	—
	Totaal	—	—	—	—	—	—
Vlaswitting		—	—	—	—	—	—
Witting		—	—	—	—	—	—
Zeebars		—	—	—	—	—	—
Zeehaai		—	—	—	—	—	—
Zeehond		—	—	—	—	—	—
Zeepaling		—	—	—	—	—	—
Zeewolf		—	—	—	—	—	—
Zonnevisch		—	—	—	—	—	—
Andere soorten.		—	—	—	—	—	—
	Totaal I	326	1 090	—	—	—	—
II. Pelagische visch.							
Haring.		3 750	1 370	141 875	73 514	125	543
Makreel		—	—	—	—	—	—

HALF GEDEKTE VAARTUIGEN

[illegible]

(Vervolgt)

Tabel III. (Vervolg)

OPENE EN

VISCHSOORTEN	MET HULPMOTOR					
	TRAWL		STROOPNET		DRIJFNET	
	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
Sprot	—	—	529 075	258 080	—	—
Andere soorten.	—	—	—	—	—	—
Totaal II.	3 750	1 370	670 950	331 594	125	543
III. Schaaldieren.						
Kinkhorens	—	—	—	—	—	—
Krabben	—	—	—	—	—	—
Kreeften	—	—	—	—	—	—
Kreeftjes	—	—	—	—	—	—
Garnalen	—	—	—	—	—	—
Andere soorten.	—	—	—	—	—	—
Totaal III.	—	—	—	—	—	—
Algemeen totaal (hoeveelheid en waarde) 1931	4 076	2 460	670 950	331 594	125	543
1930	19 707	24 129	413 646	642 595	10 455	31 989
1929	6 461 12	18 982	326 739	587 376	6 681	24 817 75
Totaal dagen afwezigheid. . .			559			
Totaal visscherijdagen			559			
Gemiddelde { afwezigheid.		kil.	1 207		fr.	598
vangst per dag : { visscherij. .			1 207			598

HALF GEDEKTE VAARTUIGEN

ZONDER HULPMOTOR					
STROOPNET		DRIJFNET		VISCHLIJN	
Klg.	Fr.	Klg.	Fr.	Klg.	Fr.
118 430	67 683	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
161 035	95 329	10 639	38 060	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
161 035	95 329	10 639	38 060	1 620	5 252
151 357	23 311	27 355	88 337	9 970	28 992
411 587	681 149 63	28 183	113 571 50	15	6 150
		307			
		307			
	kil.		fr.		
	564		452		
	564		452		

TABEL IV. Hoeveelheid in kilogrammen elker soort zeevisch van Belgische vangst

VISCHSOORTEN	KUSTZEE					
	TRAWL		DRIJFNET			STROOP
	Motor		Motor		Zeil	Motor
	Gedekt	Open of half gedekt	Gedekt	Open en half gedekt	Open en half gedekt	Gedekt
I. Diepzwemmende visch.						
Aalrups	36	—	—	—	—	—
Arend	1 975	—	—	—	—	—
Engelsche soldaat	—	—	—	—	—	—
Griet	groot	148	—	—	—	—
	middelmatig	420	—	—	—	3
	klein	130	—	—	—	2
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—
Totaal	698	—	—	—	—	5
Heilbot	—	—	—	—	—	—
Inktvisch	50	—	—	—	—	—
Kabiljauw	groot	496	—	—	—	18
	middelmatig	1343	—	—	—	28
	klein	2 480	—	—	—	19
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—
Totaal	4 319	—	—	—	—	65
Klipvisch	—	—	—	—	—	—
Knorhaan	940	—	—	—	—	—
Koolvisch	—	—	—	—	—	—
Leng	—	—	—	—	—	—
Lom	—	—	—	—	—	—
Mooiemeid	groot	—	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	—	—
Pladijs	groot	24 755	58	—	—	—
	middelmatig	63 398	94	—	—	153
	klein	117 817	174	—	—	167
	ongeklasseerd	45 268	—	—	—	—
Totaal	251 238	326	—	—	—	320

rechtstreeks van elken vischgrond in België ingevoerd, per soort vaar- en vischtuigen.

KUSTZEE			NOORDZEE				
NET		Vischlijn	ZUID			NOORD	
Motor	Zeil						
Open en half gedekt	Open en half gedekt		Stoom	Motor	Zeil	Stoom	Motor
—	—	—	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
—	—	—	—	4 832	—	1 144	—
—	—	—	385	360 772	162	—	—
—	—	—	—	12 634	—	2 075	—
—	—	—	—	32 371	19	17	—
—	—	—	12	71 265	94	—	—
—	—	—	—	56 525	117	—	—
—	—	—	—	360	—	—	—
—	—	—	12	160 521	230	17	—
—	—	—	55	—	—	435	72
—	—	—	—	70 927	50	550	—
—	—	—	783	2 917	—	3 972	1 003
—	—	—	951	20 111	64	8 138	1 279
—	—	—	783	54 455	180	6 750	620
—	—	—	—	655	—	—	—
—	—	—	2 520	78 138	244	18 860	2 902
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	255 673	—	5 146	—
—	—	—	—	—	—	25 630	5 479
—	—	—	352	325	—	2 998	764
—	—	—	—	—	—	150	—
—	—	—	—	120	—	528	—
—	—	—	—	315	—	3 169	—
—	—	—	—	250	—	10 900	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	685	—	14 597	—
—	—	—	—	200 929	686	346	—
—	—	—	17	405 752	2 135	485	—
—	—	1 080	900	1 245 989	7 010	175	—
—	—	—	—	302 166	—	—	—
—	—	1 080	917	2 154 836	9 831	1 006	—

Vervolgt

Tabel IV. (Vervolg)

VISCHSOORTEN		KUSTZEE				
		TRAWL		DRIJFNET		STROOP
		Motor		Motor	Zeil	Motor
		Gedekt	Open of half gedekt	Gedekt	Open en half gedekt	Gedekt
Poor		—	—	—	—	—
Rog.		81 301	—	—	—	220
Rog (Keel)		—	—	—	—	—
Roodbaard		6	—	—	—	—
Schar		61 292	—	—	—	226
Schaat.		15	—	—	—	—
Schelvisch	groot	—	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—	—
Schol (Schotsche)		—	—	—	—	—
Schol (Steen)		8	—	—	—	—
Steenpost.		134	—	—	—	—
Steur		4	—	—	—	—
Tarbot	groot	607	—	—	—	—
	middelmatig	1 085	—	—	—	—
	klein	5 635	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—	—
Totaal		7 327	—	—	—	—
Tong	groot	4 633	—	—	—	—
	middelmatig	8 794	—	—	—	16
	klein	12 686	—	—	—	3
	ongeklasseerd	1 450	—	—	—	—
Totaal		27 563	—	—	—	19
Vlaswitting		11	—	—	—	—
Witting		39 183	—	—	—	103
Zeebars		—	—	—	—	—
Zeehaai		184	—	—	—	—
Zeehond		511	—	—	—	—
Zeepaling		—	—	—	—	—
Zeewolf		—	—	—	—	—
Zonnevisch		—	—	—	—	—
Andere soorten.		7 637	—	—	—	—
Totaal I.		484 482	326	—	—	958

KUSTZEE			NOORDZEE				
NET		Vischlijn	ZUID			NOORD	
Motor	Zeil		Stoom	Motor	Zeil	Stoom	Motor
Open en half gedekt	Open en half gedekt						
trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
—	—	—	—	4 721	—	2 200	—
—	—	—	334	1 251 901	3 477	5 945	—
—	—	—	—	24 139	—	3 331	—
—	—	—	—	25 057	—	—	—
—	—	540	20	158 029	270	281	—
—	—	—	94	3 714	—	2 660	—
—	—	—	103	—	—	1 446	—
—	—	—	840	1 799	—	7 573	600
—	—	—	11 525	6 837	—	66 675	16 050
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	12 468	8 636	—	75 694	16 650
—	—	—	—	3 147	—	6 504	—
—	—	—	124	7 001	—	1 319	—
—	—	—	75	61 354	—	—	—
—	—	—	—	226	—	158	60
—	—	—	—	58 886	25	100	—
—	—	—	—	108 390	47	89	—
—	—	—	13	94 403	151	—	—
—	—	—	—	2 310	—	—	—
—	—	—	13	263 989	223	189	—
—	—	—	—	87 936	358	85	—
—	—	—	20	153 781	667	90	—
—	—	—	9	226 199	711	—	—
—	—	—	—	17 797	—	—	—
—	—	—	29	485 713	1 736	175	—
—	—	—	—	175	—	3 475	—
—	—	—	11 610	1 143 608	4 380	44 250	10 175
—	—	—	—	—	—	45	—
—	—	—	—	121 746	—	21 364	—
—	—	—	—	66 770	—	1 547	—
—	—	—	—	3 200	—	702	—
—	—	—	—	—	—	—	120
—	—	—	—	323	—	—	—
—	—	—	—	14 836	—	870	300
—	—	1 620	29 008	6 747 628	20 603	243 316	36 522

(Vervolgt)

Tabel IV (Vervolg)

VISCHSOORTEN	KUSTZEE					
	TRAWL		DRIJFNET			STROOP
	Motor		Motor		Zeil	Motor
	Gedekt	Open of half gedekt	Gelekt	Open en half gedekt	Open en half gedekt	Gedekt
II. Pelagische visch.						
Haring.	1 840	145 625	3 780	125	10 639	268 841
Makreel	3	—	—	—	—	—
Sprot	150	32 975	—	—	—	6 672 108
Andere soorten.	—	—	—	—	—	—
Totaal II	1 993	178 600	3 780	125	10 639	6 940 944
III. Schaaldieren.						
Kinkhorens	—	—	—	—	—	—
Krabben	35	—	—	—	—	—
Kreeften	58	—	—	—	—	—
Kreeftjes	—	—	—	—	—	—
Garnalen	—	—	—	—	—	—
Andere soorten.	160	—	—	—	—	—
Totaal III	253	—	—	—	—	—
Algemeen totaal 1931	486 728	178 926	3 780	125	10 639	6 941 902

KUSTZEE			NOORDZEE				
NET		Vischlijn	ZUID			NOORD	
Motor	Zeil						
Open en half gedekt	Open en half gedekt		Stoom	Motor	Zeil	Stoom	Motor
trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
42 605	—	—	763 330	16 979 911	—	240 650	69 675
—	—	—	—	565	—	14 407	825
501 630	112 900	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
544 235	112 900	—	763 330	16 980 476	—	255 057	70 500
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1 390	—	—	—
—	—	—	—	2 607	12	—	—
—	—	—	297	114 096	—	4 080	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	50	—	—	—
—	—	—	297	118 143	12	4 080	—
544 235	112 900	1 620	792 635	23 846 247	20 615	502 453	107 022

(Vervolgt)

Tabel IV. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	Ysland		Moray Firth	West Schotland	Rockall
	Stoom	Motor	Stoom	Stoom	Stoom
I. Diepzwemmende visch.	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
Aalrups	713	—	9 558	—	2 017
Arend	—	—	—	—	—
Engelsche soldaat	—	—	—	—	—
Griet	groot	—	50	—	—
	middelmatig	—	99	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	—	—	149	—	—
Heilbot	3 849	12	276	—	1 252
Inktvisch.	—	—	41	—	—
Kabiljauw	groot	211 078	32 955	19 169	14 189
	middelmatig	364 307	45 426	60 098	20 318
	klein	175 832	22 709	23 076	4 146
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	751 217	101 090	102 343	—	38 653
Klipvisch.	334 601	—	920	—	—
Knorhaan	—	—	—	—	1 025
Koolvisch.	290 085	5 946	2 139	—	1 948
Leng	30 328	462	4 597	—	4 995
Lom	10 067	—	—	—	1 341
Mooiemeid	groot	—	923	—	70
	middelmatig	—	2 568	—	142
	klein	—	2 025	—	1 000
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	—	—	5 516	—	12 12
Pladijs	groot	1 264	70	—	—
	middelmatig	1 349	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	2 613	—	70	—	—

West-Ierland		Kanaal		Kanaal van Bristol		Zuid Ierland
Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom
trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
1 045	—	1 725	111 033	11 936	3 464	3 729
—	—	—	689	—	—	—
625	—	1 405	82 683	8 492	2 820	2 392
16	—	78	4 384	784	130	537
—	—	39	7 257	1 177	152	522
—	—	83	3 826	474	109	202
—	—	—	—	—	—	—
16	—	200	15 467	2 435	391	1 261
802	—	—	65	47	—	—
—	—	—	7 882	1 946	—	330
2 968	64	2 204	942	9 528	1 068	19 238
5 814	86	5 149	10 151	18 372	3 798	79 312
4 292	—	6 691	25 399	30 973	2 537	24 204
—	—	—	—	—	—	—
13 074	150	14 044	36 492	58 873	7 403	122 754
—	—	—	—	—	—	—
4 225	—	3 900	136 175	42 100	6 772	13 975
39 874	620	14 526	818	17 149	92	35 361
8 651	308	2 439	11 018	7 465	1 683	4 675
241	—	—	—	53	—	—
667	40	700	5 666	2 485	1 097	121
2 463	110	1 751	18 432	9 170	2 592	749
10 875	450	13 425	90 425	70 374	8 250	2 015
—	—	—	—	—	—	—
14 005	600	15 876	114 523	82 029	11 939	2 385
—	—	142	6 535	3 028	158	2 375
—	—	160	5 723	4 011	197	2 006
—	—	550	12 427	500	—	803
—	—	—	—	—	—	—
—	—	852	24 685	7 539	355	5 184

(Vervolgt)

Tabel IV. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	Ysland		Moray Firth	West Schotland	Rockall
	Stoom	Motor	Stoom	Stoom	Stoom
	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
Poor	—	—	—	—	—
Rog.	1 352	—	2 549	—	11 438
Rog (Keel)	—	—	—	—	150
Roodbaard	—	—	—	—	—
Schar	1 083	—	88	—	—
Schaat.	14 705	—	4 758	—	3 999
Schelvisch	groot	44 863	545	—	11 168
	middelmatig	55 074	829	3 521	22 322
	klein	9 025	—	272 690	47 809
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	108 462	1 374	276 431	—	81 299
Schol (Schotsche)	12 150	—	160	—	22 280
Schol (Steen)	5 031	30	3 883	—	322
Steenpost.	—	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—	39
Tarbot	groot	—	—	360	166
	middelmatig	—	—	361	102
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	—	—	721	—	268
Tong	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal	—	—	—	—	6
Vlaswitting	—	—	783	—	129
Witting	13 600	—	58 625	—	1 800
Zeebars	—	—	—	—	—
Zeehaai	2 240	—	160	—	2 248
Zeehond	90	—	—	—	—
Zeepaling	343	—	65	—	160
Zeewolf	6 919	—	66	—	73
Zonnevisch	—	—	—	—	—
Andere soorten	10 405	—	2 202	—	50
Totaal I	1 599 853	108 914	476 100	—	176 698

West-Ierland		Kanaal		Kanaal van Bristol		Zuid Ierland
Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom
trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
1 475	500	325	1 900	15 490	2 300	305
8 121	—	11 001	679 204	90 921	22 440	30 982
990	—	144	38 386	11 647	2 038	5 479
146	—	119	4 617	1 547	498	295
211	—	440	22 923	2 773	242	5 126
1 655	—	799	75 797	20 832	4 524	8 825
1 504	—	—	123	2 968	—	450
4 664	98	46	150	8 815	—	1 715
30 850	500	—	375	9 689	—	3 450
—	—	—	—	—	—	—
37 018	598	46	648	21 472	—	5 615
3 661	—	1 815	274 651	57 892	9 057	7 522
470	40	1 504	81 103	10 239	2 474	11 228
—	—	2 550	116 798	25 645	5 125	8 530
107	10	—	131	68	—	—
230	14	207	15 240	1 716	379	788
111	—	255	19 626	2 424	295	987
—	—	102	4 589	565	96	226
—	—	—	—	—	—	—
341	14	564	39 455	4 705	770	1 951
6	—	1 539	79 645	13 208	4 234	4 128
—	—	1 711	73 989	12 616	4 939	2 412
—	—	544	15 478	3 052	517	313
—	—	—	1 487	873	218	14
6	—	3 794	170 599	9 749	9 908	6 867
2 599	—	414	7 377	11 301	1 159	34 770
19 345	100	17 850	237 943	136 815	19 575	154 225
1 467	—	—	630	238	—	—
5 964	—	5 868	37 667	37 432	1 982	736
155	—	735	39 536	10 431	2 907	3 558
541	165	1 243	9 061	8 911	1 141	1 568
164	—	—	400	—	—	—
—	—	270	18 630	4 643	165	240
1 030	170	30	12 824	6 960	70	3 295
168 024	3 197	104 478	2 411 810	749 775	121 744	483 663

(Vervolgt)

Tabel IV. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	Ysland		Moray Firth	West Schotland	Rockall
	Stoom	Motor	Stoom	Stoom	Stoom
II. Pelagische visch.	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
Haring	825	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—
Andere soorten	—	—	—	—	—
Totaal II	825	—	—	—	—
III. Schaaldieren.					
Kinkhorens	—	—	—	—	—
Krabben	—	—	—	—	—
Kreeften	—	—	—	—	—
Kreeftjes	3 131	—	4 190	—	1 954
Garnalen	—	—	—	—	—
Andere soorten	—	—	—	—	—
Totaal III	3 131	—	4 190	—	1 954
Algemeen totaal 1931	1 603 809	108 914	480 290	—	178 652

West Ierland		Kanaal		Kanaal van Bristol		Zuid Ierland
Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom	Motor	Stoom
trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
455 550	8 650	83 600	1 250	17 050	5 175	—
107 850	4 800	—	340	54 988	350	1 918
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	120	—	—	—
563 400	13 450	83 600	1 710	72 038	5 525	1 918
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3 158	19	6	—
—	—	—	670	14	10	6
—	—	1 110	2 709	905	—	165
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	1 110	6 537	938	70	171
731 424	16 647	189 188	2 420 057	822 751	127 339	485 752

(Vervolgt)

Tabel IV. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	Zuid Ierland	Portugaal Marokko	Andere Gronden	
	Motor	Stoom	Motor	
I. Diepzwemmende visch	trawl	trawl	trawl	
Aalrups	150	3 489	264	—
Arend	—	—	—	—
Engelsche soldaat	200	3 455	75	—
Griet {	groot	1 143	18	—
	middelmatig	1 970	135	—
	klein	1 284	69	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	122	4 397	222	—
Heilbot	—	—	—	—
Inktvisch	—	75	—	—
Kabiljauw {	groot	—	—	—
	middelmatig	1 410	—	—
	klein	1 468	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	3 505	650	—	—
Klipvisch	—	—	—	—
Knorhaan	500	2 457	—	—
Koolvisch	2 708	—	—	—
Leng	180	—	—	—
Lom	—	—	—	—
Mooiemeid {	groot	503	—	—
	middelmatig	440	—	—
	klein	2 750	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	220	3 693	—	—
Pladijs {	groot	112	—	—
	middelmatig	—	—	—
	klein	550	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	662	—	—	—
Poor	—	—	—	—
Rog	705	221 886	9 501	—
Rog (Keel)	156	45 203	2 460	—
Roodbaard	—	19 950	1 196	—
Schar	491	—	—	—
Schaat	—	45 653	1 919	—
Schelvisch {	groot	—	—	—
	middelmatig	—	—	—
	klein	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	—	—	—	—

VISCHSOORTEN	Zuid Ierland	Portugaal Marokko	Andere Gronden	
	Motor	Stoom	Motor	
	trawl	trawl	trawl	
Schol (Schotsche)	285	—	—	—
Schol (Steen)	468	123	—	—
Steenpost	350	410	—	—
Steur	—	566	—	—
Tarbot {	groot	1 446	90	—
	middelmatig	2 755	150	—
	klein	1 630	60	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	40	5 831	300	—
Tong {	groot	38 010	2 794	—
	middelmatig	9 090	399	—
	klein	1 289	41	—
	ongeklasseerd	1 709	175	—
Totaal	627	50 098	3 409	—
Vlaswitting	791	1 337	—	—
Wijting	14 050	409	—	—
Zeebars	—	7 314	—	—
Zeehaai	172	2 196	—	—
Zeehond	90	6 151	—	—
Zeepaling	194	5 196	98	—
Zeewolf	—	—	—	—
Zonnevisch	—	5 471	237	—
Andere soorten	54	8 378	1 750	—
Totaal I	26 655	444 038	21 431	—
II. Pelagische visch.				
Haring	—	—	—	—
Makreel	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—
Andere soorten	—	—	—	—
Totaal II	—	—	—	—
III. Schaaldieren.				
Kinkhorens	—	—	—	—
Krabben	—	—	—	—
Kreeften	—	20	—	—
Kreeftjes	—	—	—	—
Garnalen	—	—	—	—
Andere soorten	—	—	—	—
Totaal III	—	20	—	—
Algemeen totaal 1931	26 655	444 058	21 431	—

TABEL V. Hoeveelheid in kilogrammen elker soort zeevisch van buitenlandsche vangst.

VISCHSOORTEN		KUSTZEE			
		Motor		Zeil	
		Gedekt	Gedekt	Gedekt	Open en half gedekt
I. Diepzwemmende visch.		trawl	drijnet	stroopnet	
Aalrups		—	—	—	—
Arend		—	—	—	—
Engelsche soldaat		—	—	—	—
Griet {	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—
Heilbot		—	—	—	—
Inktvisch		—	—	—	—
Kabeljaauw {	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—
Klipvisch		—	—	—	—
Knorhaan		—	—	—	—
Koolvisch		—	—	—	—
Leng		—	—	—	—
Lom		—	—	—	—
Mooiemeid {	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—
Pladijs {	groot	82	—	—	—
	middelmatig	617	—	—	—
	klein	1677	—	—	—
	ongeklasseerd	3'90	—	—	—
Totaal		5466	—	—	—
Poor		—	—	—	—
Rog.		7780	—	—	—
Rog (Keel)		—	—	—	—
Roodbaard		—	—	—	—
Schar		311	—	—	—
Schaat.		—	—	—	—
Schelvisch {	groot	—	—	—	—
	middelmatig	—	—	—	—
	klein	—	—	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—	—
Totaal		—	—	—	—

rechtstreeks van elken vischgrond in België ingevoerd, per soort vaar- en vischtuigen.

[illegible]

(vervolgt)

Tabel V. (Vervolg)

VISCHSOORTEN	KUSTZEE			
	Motor		Zeil	
	Gedekt	Gedekt	Gedekt	Open en half gedekt
	trawl	drijfnet	stroopnet	
Schol (Schotsche)	—	—	—	—
Schol (Steen)	—	—	—	—
Steenpost.	—	—	—	—
Steur	—	—	—	—
Tarbot	groot	—	—	—
	middelmatig	—	—	—
	klein.	91	—	—
	ongeklasseerd	—	—	—
Totaal	91	—	—	—
Tong	groot	87	—	—
	middelmatig.	234	—	—
	klein	889	—	—
	ongeklasseerd	1 823	—	—
Totaal	2 988	—	—	—
Vlaswitting	—	—	—	—
Witting	850	—	—	—
Zeebars	—	—	—	—
Zeehaai	—	—	—	—
Zeehond	—	—	—	—
Zeepaling.	—	—	—	—
Zeewolf	—	—	—	—
Zonnevisch	—	—	—	—
Andere soorten.	11	—	—	—
Totaal I	17 497	—	—	—
II. Pelagische visch				
Haring.	14 990	29	—	—
Makreel	—	—	—	—
Sprot	27 335	—	66 485	—
Andere soorten.	—	—	—	—
Totaal II.	42 325	29	66 485	—
III. Schaaldieren.				
Kinkhorens	—	—	—	—
Krabben	—	—	—	—
Kreeften	—	—	—	—
Kreeftjes	—	—	—	—
Garnalen	—	—	—	—
Andere soorten.	—	—	—	—
Totaal III	—	—	—	—
Algemeen totaal 1931	59 822	29	66 485	—

NOORDZEE							
ZUID			MIDDEN			NOORD	
Stoom	Stoom	Motor	Stoom	Motor	Zeil	Stoom	Motor
trawl	drijfnet	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl	trawl
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	43	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	43	—	—	—	—	—
—	—	50	—	—	—	—	—
—	—	180	—	—	—	—	—
—	—	554	—	—	—	—	—
—	—	1 032	—	—	—	—	—
—	—	1 816	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2 020	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	31	—	—	—	—	—
—	—	22	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	51	—	—	—	—	—
—	—	13 084	—	—	—	—	—
62 525	300 375	385 350	—	—	—	—	—
—	75	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
62 525	300 450	385 350	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
62 525	300 450	398 434	—	—	—	—	—

TABEL VI.

De Belgische opbrengst per vischsoort

VISCHSOORTEN	1929	
	Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.
I. Diepzwemmende visch		
Aalrups	81 765 —	679 572 —
Arend	434 439 —	2 260 961 50
Engelsche soldaat	107 140 —	295 247 50
Griet {	groot	45 633 1/2
	middelmatig	52 779 —
	klein	53 294 —
	ongeklasseerd	64 —
Totaal	151 770 1/2	1 986 512 —
Heilbot	27 318 —	287 480 50
Inktvisch	91 312 —	285 422 —
Kabiljauw {	groot	609 523 —
	middelmatig	1 198 013 —
	klein	731 831 —
	ongeklasseerd	1 367 —
Totaal	2 540 734 —	7 319 726 50
Klipvisch	380 810 —	676 333 —
Knorhaan	752 103 —	939 182 —
Koolvisch	530 255 —	1 303 782 50
Leng	114 037 —	352 059 —
Lom	16 280 —	33 020 —
Mooiemeid {	groot	20 726 —
	middelmatig	42 332 —
	klein	168 312 —
	ongeklasseerd	—
Totaal	231 370 —	672 542 50
Pladijs {	groot	156 367 —
	middelmatig	506 836 —
	klein	1 348 542 —
	ongeklasseerd	245 803 —
Totaal	2 257 048 —	6 437 943 35
Poor	101 458 —	77 778 95
Rog	1 636 420 —	4 849 012 —
Kog (Keel).	129 510 —	513 293 —
Roodbaard	74 517 —	359 925 —
Schar	214 790 —	975 876 —
Schaat	169 284 —	452 780 —
Schelvisch {	groot	246 846 —
	middelmatig	311 483 —
	klein	570 015 —
	ongeklasseerd	—
Totaal	1 128 344 —	3 787 674 —

Opbrengst en waarde (1929-1931)

1930		1931	
Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.	Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.
95 509 —	780 462 —	155 085 —	1 017 531 —
340 770 —	2 471 350 —	363 985 —	2 497 282 —
117 014 —	336 601 —	116 856 —	296 980 —
44 832 —	647 652 —	39 455 —	533 388 —
58 997 —	679 226 —	83 267 —	902 825 —
59 918 —	557 441 —	62 821 —	541 428 —
87 —	930 —	3 60 —	2 585 —
163 834 —	1 885 249 —	186 146 —	1 983 286 —
11 517 —	165 830 —	6 865 —	95 085 —
115 518 —	198 056 —	81 851 —	107 190 —
448 653 —	1 756 203 —	323 222 —	477 112 —
784 771 —	2 649 204 —	646 155 —	2 050 839 —
487 676 —	1 111 920 —	387 264 —	761 988 —
270 —	504 —	655 —	93 —
1 721 370 —	5 517 831 —	1 357 296 —	3 790 632 —
387 552 —	882 038 —	335 521 —	580 480 —
879 185 —	1 106 050 —	472 938 —	553 344 —
475 158 —	1 309 445 —	442 357 —	946 484 —
90 280 —	345 174 —	81 240 —	221 840 —
7 844 —	23 885 —	11 852 —	22 745 —
6 937 —	54 455 —	12 920 —	98 935 —
25 073 —	149 162 —	41 921 —	205 805 —
180 670 —	324 554 —	212 930 —	218 359 —
212 680 —	528 181 —	267 780 —	524 099 —
153 227 —	1 035 854 —	240 458 —	1 474 090 —
488 260 —	2 729 973 —	485 480 —	2 160 441 —
1 106 592 —	2 279 802 —	1 388 142 —	2 224 672 —
262 242 —	440 691 —	347 434 —	525 583 —
2 010 321 —	6 486 320 —	2 461 514 —	6 684 786 —
50 574 —	50 646 —	29 216 —	16 615 —
1 849 594 —	5 070 340 —	2 433 278 —	6 729 151 —
146 441 —	155 166 —	134 123 —	387 657 —
49 040 —	283 016 —	53 431 —	265 579 —
269 969 —	1 214 811 —	254 035 —	1 179 184 —
175 723 —	418 055 —	189 949 —	405 877 —
124 736 —	511 036 —	62 890 —	283 206 —
151 491 —	650 994 —	108 046 —	430 701 —
428 078 —	751 293 —	475 475 —	616 196 —
704 305 —	1 946 323 —	646 411 —	1 360 103 —

(vervolgt)

TABEL VI. (Vervolg).

VISCHSOORTEN		1929	
		Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.
Schol (Schotsche)		245 941 —	1 127 827 —
Schol (Steen)		80 212 —	655 834 59
Steenpost		256 350 —	530 327 50
Steur.		1 545 —	27 033 —
Tarbot	groot.	87 686 1/2	1 975 078 50
	middelmatig	81 272 —	1.498 160 —
	klein.	81 846 —	1 204 767 —
	ongeklasseerd.	—	—
	Totaal	250 804 1/2	4 678 005 50
Tong	groot	173 031 —	4 068 497 —
	middelmatig	218 936 1/2	6 161 793 50
	klein	152 205 —	3 491 507 —
	ongeklasseerd	9 919 1/2	187 159 —
	Totaal	554 152 —	14 608 956 50
Vlasw.tting.		92 639 —	300 974 —
Witting		2 055 616 —	3 262 240 —
Zeebars		12 745 —	35 614 —
Zeehaai		391 790 —	575 157 50
Zeehond.		147 098 —	187 339 —
Zeepaling		26 428 —	181 926 —
Zeewolf		11 905 —	23 456 50
Zonnevisch.		18 957 —	96 967 50
Andere soorten		35 852 —	133 581 50
	Totaal I.	15 452 739 —	61 961 495 55
II. Pelagische visch.			
Haring		13 132 656 —	14 070 223 05
Makreel		248 471 —	781 838 50
Sprot		3 971 193 —	6 550 524 58
Andere soorten		—	—
	Totaal II.	17 352 320 —	21 402 585 13
III. Schaaldieren.			
Kinkhorens.		—	—
Krabben.		3 829 1/2	3 688 30
Kreeften.		3 694 1/2	81 189 20
Kreeftjes		101 635 —	303 185 80
Garna'en		—	—
Andere soorten		541 —	868 —
	Totaal III.	109 700 —	591 841 30
Algemeen totaal (hoeveelheid en waarde)		32 914 759 —	82 755 921 98

1930		1931	
Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.	Hoeveelheid Klg.	Waarde Fr.
225 341 —	1 131 074 —	399 574 —	1 405 350 —
133 093 —	1 055 910 —	125 362 —	931 398 —
311 074 —	475 739 —	220 971 —	307 905 —
3 887 —	83 835 —	1 369 —	27 160 —
74 002 —	1 577 809 —	80 278 —	1 359 658 —
102 113 —	1 661 510 —	136 643 —	1 868 901 —
100 265 —	1 269 405 —	107 470 —	1 135 522 —
88 —	1 151 —	2 310 —	17 189 —
276 468 —	4 509 875 —	326 701 —	4 381 270 —
164 763 —	4 800 785 —	236 873 —	5 349 160 —
218 118 —	7 191 940 —	268 818 —	7 563 934 —
166 066 —	4 116 466 —	260 878 —	4 445 993 —
13 347 —	222 791 —	23 723 —	254 552 —
562 294 —	16 331 975 —	790 292 —	17 613 659 —
110 513 —	457 968 —	63 960 —	267 988 —
2 071 086 —	3 419 499 —	1 927 646 —	2 876 969 —
15 569 —	45 825 —	9 694 —	17 215 —
268 130 —	517 284 —	239 959 —	338 376 —
127 962 —	251 404 —	132 481 —	217 865 —
46 598 —	256 175 —	32 528 —	167 562 —
8 301 —	17 604 —	7 742 —	11 910 —
28 794 —	156 693 —	29 979 —	169 731 —
29 996 —	78 332 —	70 861 —	153 168 —
14 093 324 —	61 064 071 —	14 460 843 —	58 024 376 —
12 301 859 —	19 504 619 —	19 099 121 —	14 544 948 —
118 222 —	379 309 —	186 046 —	402 029 —
6 891 016 —	10 431 591 —	7 319 758 —	2 878 486 —
—	—	120 —	100 —
19 311 097 —	30 315 519 —	26 625 045 —	17 825 563 —
—	—	—	—
6 421 —	5 272 —	4 662 —	4 573 —
3 314 —	93 807 —	3 397 —	85 089 —
91 834 —	324 276 —	132 637 —	419 798 —
—	—	—	—
1 001 —	1 244 —	210 —	274 —
1 2 570 —	424 599 —	140 906 —	509 734 —
33 506 991 —	91 804 189 —	41 206 794 —	76 359 673 —

TABEL VII.

Hoeveelheid zeevisch van Belgische vangst rechtstreeks van

JAAR	NOORDZEE				Ysland	Moray-Firth	Faroë
	Kustzee	Zuid	Midden	Noord			
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
1929	3.018.971	21.368.395	—	474.413	2.943.224	728.375	—
1930	7.598.954	18.129.738	6516	598.704	2.068.941	371.347	—
1931	8.280.855	24.659.497	—	609.476	1.712.423	480.290	—

elken vischgrond in België ingevoerd (1929-1931).

West-Schotland	Rockall	West-Ierland	Iersche Zee Zuid Ierl.	Kanaal	Bristol Kanaal	Portugal en Marokko	Andere gronden
kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
924.743	633.438	—	—	—	2.482.962	340.238	—
852.932	124.930	—	330.174	1.524.497	1.449.669	387.589	—
—	178.652	748.071	512.407	2.609.245	950.090	444.058	21.431

TABEL VIII.

Jaarlijksche middenprijzen ingevolge de ambtelijke

VISCHSOORTEN	1929	1930	1931
I. Diepzwemmende visch.			
Aalrups	8,29	8,13	6,60
Arend	5,10	6,91	6,63
Engelsche soldaat.	2,75	2,89	2,50
Griet { groot	16,48	14,50	13,50
{ middelmatig	13,11	11,61	10,80
{ klein	9,92	8,71	7,30
Heilbot.	10,62	14,46	13,87
Iktvisch	3,13	1,61	1 26
Kabiljauw { groot	3,50	3,68	2,96
{ middelmatig.	2,83	3,43	3,16
{ klein	2,46	2,28	2,10
Klipvisch	1,77	2,28	1,72
Kuorhaan	1,26	1,24	1,14
Koolvisch	2,43	2,73	2,11
Leng	3,12	3,82	2,71
Lom.	2,03	3,05	1,90
Mooimeid { groot	7,63	7,85	7,63
{ middelmatig	4,67	5,94	5,10
{ klein	1,89	1,76	1,02
Pladijs { groot	6,59	7,35	6,10
{ middelmatig	5,40	5,83	4,97
{ klein	1,51	1,60	1,16
Poor.	0,78	0,89	0,54
Rog	2,96	3,10	2,44
Rog (Keil)	3 98	3,84	2,90
Roodbaard	4,92	5,86	5,00
Schar	4,67	4,48	4 78
Schaat	2,67	2,35	2,13
Schelvish { groot	4,43	4,36	4,52
{ middelmatig.	3,93	4,31	4 00
{ klein	2,59	1,75	1,37
Schotsche Schol	4,56	5,02	3,60
Steenschol	8,16	8,00	7,40
Steenpost	1,51	1,52	1,39
Steur	20,56	21,70	19 20

statistiek der vischmijn van Oostende. (1929-1931)

VISCHSOORTEN	1929	1930	1931
Tarbot { groot.	22,73	21,16	16,65
{ middelmatig	18,40	16,21	13,62
{ klein.	15,05	12,61	10,20
Tong { groot	28,10	28,79	22 42
{ middelmatig.	28 57	33,54	28,30
{ klein	23,54	26,32	15,60
{ ongeklasseerd	19,44	21,22	17,16
Vlaswitting	3,32	4,11	4 26
Witting	1,64	1,67	1,47
Zeebars	2,83	3,01	2,83
Zeehaai	1,46	1,95	1,44
Zeehond	1,28	1,97	1,80
Zeepaling.	6,84	5,31	5,23
Zeewolf	1 93	2,14	1,55
Zonnevisch	5,14	5,34	5,68
Andere soorten.	8,05	7,60	6,60
Alg. middenprijs der reeks I.	7,26	7,48	6,2
II. Pelagische visch.			
Haring.	1,07	1,58	0,77
Makreel	3,16	3 23	2 19
Sprot	1,59	1,55	0,39
Alg. middenprijs der reeks II.	1,94	2,12	1,08
III. Schaaldieren.			
Krabten	0,83	0,78	0 89
Kreeften	20,67	29,85	24,00
Kreeftjes	3,02	3,62	3,20
Alg. middenprijs der reeks III.	8 17	11 41	9,36

TABEL IX.

Opbrengst per soort vaartuig en vischtuig. — Middelmaat per dag 1929-1931.

JAAR	ST OMSCHEPEN				MO FORSCHEPEN (GEDEKTE)												Middel: at per	
	OPBRENGST				OPBRENGST													
	Totaal		middelmaat per		trawl		stroopnet		drijfnet		to'aal		vissche- rjdag	zee- dag				
			zee- dag	vissche- rjdag														
	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.	kil.	fr.		
1929	10.617.716	32 728 916	1181 3641	2081 6917	16 020.733	40.953 976	5.271.683	6.810.552	3922	15.042	21.236	338 47.779	570 739	1659	697 2237			
1930	7.557.999	25.234 648	1178 3335	8108 7038	18 761.095	55.375.959	6.459.631	9.803.936	37182	117 564	25 262	917 65.357	459 712	1842	881 2277			
1931	6.231.012	16.314.023	1341 3519	2552 6695	27.161.040	53.742.314	6.941.902	2.680 263	37 0	17 083	34 106	722 59.439	608 885	1544	1155 2013			

— 236 —

TABEL X.

De voortbrengst van diepzwemmende visch der Belgische motor- en zellsloepen per aanlegghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen 1931.

Aanlegghaven	VERKOOP IN DE KUSTMIJNEN						Totaal per aanlegghaven		
	Oostende		Blanken- berghe		Nieuwpoort		Zee- brugge		1930
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Blankenberghe	442,543.50	2,571 985 15	—	—	—	664,083.—	3,678,611.65	4,065.467.85	
De Panne . .	2,410.—	—	—	405,040.—	—	—	407,450.—	577,828.—	
Heyst . . .	400.131.50	583,617.30	—	—	—	4,719.616.—	3,703,364.80	4,848.859.38	
Nieuwpoort . .	122,876.—	—	—	1,904.505.—	—	—	2,027,381.—	1,570.852.—	
Oostduynkerke	—	—	—	450,505.—	—	—	450,505.—	500.310 —	
Oostende. . .	33,137,512.20	7,836.50	—	36,106.—	—	—	33,181.460.70	30,514 661.60	
Zeebrugge . .	406 599.50	411,568.30	—	—	—	2,393.834.—	3,212 001,80	2,961.185.80	
Totaal.	34,512 078.70	3,575.007.25	—	2,796.156.—	—	7,777.533—	48,660,774.95	45,039.164.63 *	

* Daarin begrepen 646,688.90 fr. Belgische visch te Oostende verkocht als "verscheidene" en in de voorgaande kolommen niet medegerekend.

— 239 —

TABEL XI.

De verkoop van verse sprot van Belgische en buitenlandse vangst in de kustmijnen (1927-1931).

VERKOOPPLAATS	VANGWIJZE	OPBRENGST			
		BUITENL. VANGST		BELGISCHE VANGST	
		KILOG.	FRS	KILOG.	FRS
Oostende	Stroopnet	—	—	6,039.405	2,715.547.40
Nieuwpoort	Stroopnet	—	—	197.104	72.505.05
Zeebrugge	Stroopnet	29.535	9.252	1,562.220	515.697.—
Totaal 1931	—	29.535	9.252	7.798.729	3,303.749.45
1930	—	86.855	94.216	5,135.148	8.288.692.66
1929	—	—	—	3.062.678	4,964.046.11
1928	—	—	—	4,353.443	5,519.884.75
1927	—	—	—	7,500.000	4,548.488.09

TABEL XII.

De verkoop van verse haring in de Belgische kustmijnen in 1927-1931.

Buitenlandse vangst

Belgische vangst.

VERKOOP- PLAATS		Kornet		Drijfnet kornet of stroopnet (*)		Kornet		Drijfnet	
		Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.	Kilog.	Op- brengst fr.
Nieuwpoort	<div> <div>stoom</div> <div>zeil mot.</div> </div>	883.905	1.821.638.50	8.929	17.859.05	—	—	386.080	351.225.50
Oostende		—	—	18.271.626.—	12.705.403.51	—	—	—	—
TOTAAL 1931		883.905	1.821.638.30	18.283.555.—	12.723.262.16	—	—	386.080	351.225.50
1930		623.205	1.747.848	11.297.983.—	17.054.124.62	—	—	102.905	207.698.—
1929		824.615	2.083.733	12.135.173.—	11.6.6.216.—	—	—	43.290	69.606.—
1928		944.020	3.070.076	3.901.708	4.174.264.27	—	—	54.945	86.239.50
1927		841.720	3.870.363	1105.436	873.198	10.395	16.843	28.985	57.945.—

(*) IJle Haring.

TABEL XIII

Indeeling der gedekte motorsloepen

AANLEGHAVEN.	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen.	Totale tonnemaat.	GETAL			
				min dan 10 H. P.	van 10 tot 59 H. P.	van 60 tot 100 H. P.	van 101 tot 150 H. P.
Blankenberghe.	19	26	384	—	11	15	—
De Panne.	9	9	51	—	8	1	—
Heyst	60	62	591	—	41	20	1
Nieuwpoort (1)	30	30	184	—	27	3	—
Oostduinkerke.	6	6	28	—	6	—	—
Oostende (2).	259	262	5293	—	98	56	46
Zeebrugge (3).	31	38	415	—	29	7	2
Total 1931	414	423	6846	—	220	102	49
" 1930	360	381	5246	6	223	7	38
" 1929 (4)	324	353	4566	60	108	27	39
" 1928	328	351	4144	59	105	35	38
" 1927	303	346	4644	49	80	44	59

(1) Een vaartuig is tijdelijk afgetuigd.

(2) Zees vaartuigen zijn afgetuigd.

(3) Een vaartuig is afgetuigd.

(4) Tot in 1929 inbegrepen werd de indeeling gedaan ingevolge de tonnemaat en den aard der drijfkracht.

ingevolge de drijfkracht.

VAARTUIGEN MET MOTOR VAN							
van 151 tot 200 H. P.	van 201 tot 250 H. P.	van 251 tot 300 H. P.	van 301 tot 350 H. P.	van 351 tot 400 H. P.	van 401 tot 450 H. P.	van 451 tot 500 H. P.	van 501 tot 600 H. P.
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
49	11	1	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—
49	11	1	—	—	—	—	1
17	3	—	—	—	—	—	1
35	33	—	5	—	—	1	—
35	31	46	4	—	—	—	—
36	21	41	5	—	—	—	—

TABEL XIV.

Indeeling der Oostendsche stoomvisschloepen, ingevolge de nettotonnemaat (1926-1931).

JAAR	Aantal onder-nemingen	Aantal vaartuigen	Totale tonnemaat	VAARTUIGEN METENDE.					
				min dan 40 ton.	van 40 tot 50 ton.	van 50 tot 60 ton.	van 60 tot 70 ton.	van 70 tot 80 ton.	van 80 tot 90 ton.
				40 ton.	50 ton.	60 ton.	70 ton.	80 ton.	90 ton en meer
1926	10	56	3427	11	10	4	10	10	5
1927	10	55	3371	11	9	3	11	10	5
1928	10	57	3605	11	8	3	11	9	6
1929	7	50	3126	10	8	2	10	9	5
1930	4	36	2207	9	3	2	6	9	3
1931 (1)	3	31 (1)	1902	8	3	1	5	8	3

(1) Vijftien vaartuigen waren tijdens de telling voorloopig afg. tuigd.

TABEL XV.

Opene of halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het aantal opvarenden.

AANLEGHAVEN	Aantal onder-nemingen.	Aantal vaartuigen	AANTAL VAARTUIGEN TOEBEHOORENDE				AANTAL OPVARENDEN
			aan een opvarende		aan een niet opvarende		
			met hulp-motor	zonder hulpmotor	met hulp-motor	zonder hulpmotor	
Blankenberghe. . .	12	12	12	—	—	—	15
De Panne (1) . . .	13	13	—	—	—	—	—
Ileyst	—	—	—	—	—	—	—
Nieuwpoort (2) . . .	8	8	4	—	2	—	13
Oostduinkerke. . .	2	2	2	—	—	—	5
Oostende (3). . . .	51	51	18	12	4	—	76
Zeebrugge	2	2	2	—	—	—	5
Totaal 1931	88	88	38	12	6	—	114
» 1930	112	112	54	40	4	—	175
» 1929	118	149	147	—	—	5	135
» 1928	132	154	121	—	—	33	266
» 1927	157	160	144	—	—	16	297

(1) Dertien vaartuigen van de Panne zijn tijdelijk afgetuigd. Zij zijn in de bijzondere kolonnen niet medegerekend.

(2) Twee vaartuigen zijn tijdelijk afg. tuigd.

(3) Zeventien id.

TABEL XVI.

Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht.

(GEDEKTE VAARTUIGEN MET STOOM OF MOTOR (1).

AANLEGHAVEN	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen (2)	TOTALE TONMAAT	Motor vaartuigen (2)	Stoom vaartuigen
Blankenberghe	19	26	334	26	—
De Panne	9	9	51	9	—
Heyst	60	62	591	62	—
Nieuwpoort	30	30	134	30	—
Oostduinkerke	6	6	28	6	—
Oostende stoom	3	31	1902	—	31
Oostende motor	259	262	5293	262	—
Zeebrugge	31	38	415	38	—
Totaal 1931	414	433	8748	433	31
" 1930	364	417	7453	381	36
" 1929	331	403	7692	345	50
" 1928	338	408	8047	330	57
" 1927	313	401	8014	254	55

(1) Te Oostende bestaan nog 2 gedekte zeilsloepen met eene bemanning van acht koppen.

(2) Tot in 1929 medegerekend bevat deze kolom het aantal vaartuigen met motor of zeil.

TABEL XVII.

Algemeene indeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning.

AANLEGHAVEN	Volledig aantal vaartuigen	Volledig personeel	Aantal vaartuigen wier bemanning bevat, de stuurman inbegrepen.												
			1 of 2 man.	3 man.	4 man.	5 man.	6 man.	7 man.	8 man.	9 man.	10 man.	van 11 tot 15 man.	van 15 tot 20 man.	van 20 tot 30 man.	
Blankenberghe	38	120	12	25	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
De Panne (1).	22	29	—	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Heyst	62	254	5	45	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nieuwpoort	38	104	7	29	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostduinkerke	8	24	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oostende (2)	346	1479	33	84	33	67	57	8	5	1	—	17	1	—	
Zeebrugge (3)	41	155	12	22	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Totaal 1931	555	2165	70	220	54	69	57	8	5	1	—	17	—	—	
" 1930	531	2080	117	187	73	55	24	40	2	—	—	28	—	—	
" 1929	552	2011	142	181	69	50	17	12	3	—	1	33	—	—	
" 1928	569	2172	135	189	124	58	12	10	3	—	—	41	—	—	
" 1927	561	2199	117	142	150	52	14	11	2	1	1	37	—	—	

(1) Daarin 13 afgetuigde vaartuigen.

(2) Daarin 15 stoomvaartuigen, 6 motorsloepen en 17 opene of halfgedekte booten voorloopig afgetuigd; alsook 2 gedekte zeilsloepen. Zij worden in de bijzondere kolommen niet in acht genomen.

(3) Daarin een afgetuigd vaartuig.

TABEL XVIII.

Ondernemingen afhange van een handelsvennootschap.

AANLEGHAVEN	AANTAL ONDERNEMINGEN		AANTAL VAARTUIGEN	
	Motor	Stoom	Motor	Stoom
Blankenberghe	1	—	6	—
De Panne	—	—	—	—
Heyst	—	—	—	—
Nieuwpoort	—	—	—	—
Oostduinkerke	—	—	—	—
Oostende	3	3	11	31
Zeebrugge	—	—	—	—
Totaal 1931	4	3	17	31
1930	2	4	—	35
1929	4	7	5	50
1928	5	10	16	57
1927	6	10	20	55

TABEL XIX.

Samenstelling van het visscherspersoneel der gedekte vaartuigen stoom en motor (1).

AANLEGHAVEN	STUURLIEDEN.		Maats	Matozen	Bijz. personeel	Jongens min dan 18 jaar	Machien personeel	Totaal
	Eigenaars	niet eigenaars						
Blankenberghe	16	10	—	73	—	6	—	105
De Panne	10	—	—	16	1	2	—	29
Heyst	45	17	—	152	—	40	—	254
Nieuwpoort	27	3	—	51	1	9	—	91
Oostduinkerke	7	1	—	10	—	1	—	19
Oostende } stoom	—	16	16	84	6	33	67	222
} zeil, mot.	175	81	13	605	179	128	—	1181
Zeebrugge	20	18	—	91	—	21	—	150
Totaal 1931.	300	146	29	1082	187	240	67	2051
» 1930.	274	144	37	1053	93	186	118	1905
» 1929.	239	150	44	953	37	204	249	1876
» 1928.	231	162	52	1012	47	213	189	1906
» 1927.	217	167	50	1036	—	198	234	1902

(1) Tot in 1929 inbegrepen zijn de zeilvaartuigen in de totale opgaven begrepen.

TABEL XX.

Indeeling van het personeel der stoomsloepen te Oostende

JAAR	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen	Volledig personeel	GETAL OPVARENDEN DER											
				min dan 40 ton				van 40 tot 50 ton				van 50 tot 60 ton			
				schip- pers				schip- pers				schip- pers			
				eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen
						bijzonder personeel(**)	jongens min dan 18 jaar								jongens min dan 18 jaar
1924	9	41	374	—	—	—	—	2	2	8	8	—	—	3	3 12 12
1925	11	49	480	—	9	9 18 19	—	8	—	1	1 4 5	—	1	—	3 3 12 15
1926	10	56	604	—	11	11 22 23	—	10	—	5	5 20 27	—	8	—	4 4 16 21
1927	10	55	589	—	11	11 22 24	—	10	—	4	4 21 16	—	8	—	3 3 16 12
1928	10	57	610	—	10	10 20 21	—	10	—	4	4 16 16	4	7	—	3 3 12 12 3 5
1929	7	50	508	—	10	10 21 20	—	10	—	3	3 12 12	3	6	—	2 2 8 6 2 2
1930	4	36	372	—	4	4 8 10	—	3	—	3	3 12 13	3	6	—	2 2 8 9 2 2
1931 (*)	3	31	222	—	—	—	—	—	—	3	3 12 16	—	7	—	1 1 4 5 — 2

(*) Daarin vijftien afgetuigde vaartuigen in de afzonderlijke kolommen niet in acht genomen.
 (**) Zooals koks, motoristen, marconisten, enz. Op verscheidene vaartuigen zijn de marconisten tezelfdertijd jongen, lichtmatroos of matroos en zijn bijgevolg in deze reeksen gerangschikt.

ingevolge de nettotonnemaat der vaartuigen (1924-1931).

VAARTUIGEN METENDE.															
van 60 tot 70 ton				van 70 tot 80 ton				van 80 tot 90 ton				van 90 tot 100 ton en meer.			
schip- pers				schip- pers				schip- pers				schip- pers			
eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen	eigenaars niet-eigenaars	maats	machienpersoneel	matrozen
			bijzonder personeel				bijzonder personeel				bijzonder personeel				bijzonder personeel
			jongens min dan 18 jaar				jongens min dan 18 jaar				jongens min dan 18 jaar				jongens min dan 18 jaar
— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10
— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10
— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10	— 10	10	40	10
— 11	11	60	43	— 14	— 10	10	53	40	— 18	— 5	5	23	22	— 5	— 6
— 11	11	44	16	12	21	— 9	9	36	38	14	16	— 6	6	25	27
— 10	10	40	39	10	19	— 9	9	36	37	10	17	— 4	4	15	13
— 6	6	26	22	6	9	— 9	9	36	32	10	15	— 3	3	12	11
— 3	3	12	17	2	5	— 6	6	25	29	3	13	— 1	1	4	6

TABEL XXI.

Indeeling van het personeel der gedekte motorsloepen

AANLEGHAVEN	Aantal ouderneming en.	Aantal vaaru gen.	Voll dig personeel.	AANTAL OPVARENDEN				
				Min dan 10 H. P.				
				Stuur- lieden.		Mants.	Matrozen.	Jongens min dan 18 jaar.
				Eigenaars.	Niet-eigenaars.			Bijzonder personeel
Blankenberghe	19	26	105	—	—	—	—	—
De Panne	9	9	29	2	—	—	2	—
Heyst	60	62	254	—	—	—	—	—
Nieuipoort	30	30	91	4	3	—	8	3
Oostduinkerke	6	6	19	3	—	—	5	1
Oostende (2)	259	262	1181	—	—	—	—	—
Zeebrugge	31	38	150	—	—	—	—	—
Total 1931	414	433	1829	9	3	—	15	4
id. 1930	362	381	1533	6	—	—	11	2
id. 1929	234	353	1362	45	15	3	113	20
id. 1928	238	351	1296	47	12	—	112	18
id. 1927	303	346	1313	34	6	—	75	12

(1) Tot in 1929 inbegrepen werd de indeeling gedaan ingevolge de nettotonnemaat der sloep zooals in de overeenstemmende tabel der voorgaande verslagen aangewezen.

(2) Twee zeilsloepen hebben te zamen eene bemanning van 8 koppen. — Zij zijn in het algemeen getal doch niet in de bijzondere kolommen medegerekend.

ingevolge de Paardekracht van den motor (1).

DER VAARTUIGEN MET EEN MOTOR VAN																																							
van 11 tot 59 H.P.						van 60 tot 100 H. P.						van 101 tot 150 H.P.						van 151 tot 200 H.P.						van 201 tot 250 H. P.															
Stuur- lieden		Matrozen.				Bijzonder personeel		Jongens min dan 18 jaar.		Stuur- lieden.		Matrozen.				Bijzonder personeel		Jongens min dan 18 jaar.		Stuur- lieden.		Matrozen.				Bijzonder personeel		Jongens min dan 18 jaar.		Stuur- lieden.		Matrozen.				Bijzonder personeel		Jongens min dan 18 jaar.	
Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.				Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maa's.							
7	5	—	31	—	3	9	5	—	42	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
7	—	—	11	—	1	1	—	—	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
29	12	—	92	—	32	16	4	—	57	—	7	—	1	—	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
20	—	—	35	—	5	3	—	—	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
2	1	—	5	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
72	23	—	170	11	23	37	18	—	143	47	32	31	15	1	123	43	25	32	15	5	134	49	31	3	8	5	26	21	14	—	—	—	—	—	—				
13	16	—	65	—	18	5	2	—	17	—	3	2	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
150	57	—	409	11	82	73	29	—	270	49	47	33	16	1	135	43	26	32	15	5	134	49	31	3	8	5	26	21	14	—	—	—	—	—	—				
159	72	—	488	—	70	63	25	1	247	13	28	29	9	1	118	18	15	16	4	4	63	24	7	1	2	1	9	3	4	—	—	—	—	—	—				
79	27	1	20	—	37	14	13	1	60	—	7	24	15	5	87	—	17	25	10	11	93	—	12	21	9	22	79	—	15	—	—	—	—	—	—				
71	32	—	196	—	34	23	13	—	92	—	17	21	16	—	87	—	15	2	14	—	94	—	6	20	11	—	94	—	12	—	—	—	—	—	—				
55	24	—	167	—	22	25	17	1	101	—	20	35	25	—	155	—	26	20	18	—	112	—	14	13	12	—	81	—	15	—	—	—	—	—	—				

Vervolgt

Tabel XXI vervolg

AANLEGHAVEN		AANTAL OPVARENDEN									
		Van 251 tot 300 H. P.					Van 301 tot 350 H. P.				
		Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Bijzonder personeel Jongens min dan 18 jaar.	Eigenaars.	Niet-eigenaars.	Maats.	Matrozen.	Bijzonder personeel Jongens min dan 18 jaar.
Blankenberghe		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
De Panne		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heyst		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nieuipoort		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oo-tduinkerke		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostende		—	1	1	5	4	1	—	—	—	—
Zeebrugge		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal 1931		—	1	1	5	4	1	—	—	—	—
id. 1930		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
id. 1929		28	15	39	120	—	19	3	2	9	18
id. 1928		29	11	—	130	—	25	2	2	1	14
id. 1927		32	14	1	144	—	16	3	1	—	17

[illegible]

TABEL XXII.

De verzending van visch naar de
(pakken, manden

PLAATS VAN VERZENDING	1922	1923	1924
Oostende	13.838	9.861	10.306
Blankenberghe	156	121	59
Heyst	—	—	—
Nederland	71.567	66.387	64.025
Engeland	507	632	1.038
Duitschland	17.626	6.907	3.313
Frankrijk	1.213	1.861	432
Noorwegen	2.120	1.589	1.702
Canada	—	—	—
Luxemburg	—	—	—
Spanje	—	—	—
Binnenland	140	50	23
Denemarken	683	1.183	2.909
Opbrengst van den verkoop aller verzendingen fr.	8.606.549.70	9.985.539.25	11.165.717.00

Vischmijn te Brussel (1922-1931).
en tonnen).

1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
16.283	11.468	12.967	11.574	8.500	4.707	4.244
25	1.213	2.826	2.333	1.326	1.296	1.756
—	—	—	—	—	—	—
61.151	49.546	41.819	35.199	31.873	36.448	47.523
852	456	734	499	353	331	478
10.727	15.071	19.347	21.119	22.783	28.753	21.558
985	835	506	492	103	84	89
2.246	2.136	1.148	688	1.154	1.255	735
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
31	12	13	—	1	2	—
2.833	654	788	7.202	4.432	3.452	1.179
11.597.651.50	11.861.771.75	13.807.856.25	13.975.774.50	14.354.584.00	15.197.512.50	15.439.340.00

TABEL XXIII.

De voortbrengst der stoomvisserij te Oostende (1921-1931), verkocht in de stedelijke mijn.

JAAR.	Aantal stoomsloepen op 31 December	Volledige nettotonmaat	Gezamenlijke voortbrengst	Gemiddelde nettotonmaat	Voortbrengst per ton
1921	39	2736	fr. 14.206.556,40	70	fr. 5192,50
1922	42	2940	13.441.454,90	70	4572,00
1923	43	3126	17.441.661,50	71	5547,00
1924	41	2863	21.408.579,80	70	7477,00
1925	49	3038	23.960.742,30	62	7887,00
1926	56	3427	30.875.079,10	61	9009,00
1927	55	3370	36.374.957,10	61	10784,00
1928	57	3605	35.502.929,30	63	9848,00
1929	50	3126	32.728.916,50	63	10470,00
1930	36	2207	23.539.997,30	61	10666,—
1931	31	1902	15.806.586,20	61	8310,—

TABEL XXIV.

Staat van den verkoop van vlsch in de Antwerpsche vischmijn (1922-1931).

JAAR	Riviervisch	Oostendsche Visscherij	Buitenlandsche Visscherij	Algemeen totaal
1922	179.959,50	97.625,00	5.115.026,40	5.392.610,90
1923	163.053,00	49.563,50	4.406.503,00	4.619.119,50
1924	254.881,60	64.385,50	4.076.874,40	4.396.141,50
1925	198.415,60	152.647,10	4.647.442,30	4.998.505,00
1926	106.865,50	91.979,10	5.091.801,60	5.290.646,20
1927	104.850,10	115.467,50	5.027.400,30	5.348.717,90
1928	267.742,30	66.381,—	3.445.693,—	3.779.816,30
1929	51.517,90	19.440,50	963.058,30	1.034.016,70
1930	273.688,80	823.801,—	10.636.114,50	11.733.604,30
1931	—	1.202.690,90	9.072.230,90	10.274.921,80

TABEL XXV.

Opgave der voornaamste vischsoorten

SOORTEN	1924	1925	1926
	fr.	fr.	fr.
Oesters (tonnen)	165.—	166.75	196.—
Kreeften en stekelkrabben.	47.272.25	112.807.25	62.607.—
Zalm	59.226.—	32.850.75	30.901.—
Tongen	965.457.—	912.162.—	779.502.—
Grieten	130.395.—	120.223.—	101.857.75
Kabeljauw	2.926.213.—	3.022.650.25	3.242.750.75
Terbut	340.811.50	358.474.75	280.707.75
Steur.	19.371.—	8.020.—	8.755.—
Heilbut	296.711.—	258.301.—	112.058.—
Pladijs	1.080.124.50	1.982.482.75	1.264.833.—
Roggen en vleten.	1.864.364.50	1.216.415.—	1.960.756.50
Schelvisch	858.170.50	1.019.753.—	1.056.098.75
Makereel	157.892.75	138.529.—	113.617.—
Riviervisch.	2.668.—	1.208.—	2.545.—
Andere soorten	2.416.975.—	2.464.608.—	2.844.886.25

verkocht in de vischmijn te Brussel (1924-1931).

	1927	1928	1929	1930	1931
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	136.—	1.518.—	1.673.—	5.273.—	1.456.—
	30.295.—	2.516.—	20.093.—	6.049.—	22.693.—
	32.214.—	14.098.—	12.939.75	8.630.—	16.398.—
	1.097.392.75	1.328.101.75	880.424.—	630.651.—	725.287.—
	117.380.25	109.637.—	78.997.—	53.327.—	83.163.—
	3.907.462.—	4.088.915.75	4.498.088.—	5.019.580.51	5.648.559.—
	394.180.—	415.728.—	307.794.—	196.977.—	229.641.—
	5.139.—	10.772.—	2.364.—	6.114.—	4.422.—
	163.760.—	163.499.—	123.366.—	75.459.—	95.525.—
	1.390.798.—	1.452.072.—	1.718.766.—	1.125.256.50	1.516.862.—
	2.144.702.—	2.148.362.75	2.080.696.—	2.117.670.—	2.050.438.—
	1.115.194.50	1.365.174.—	1.554.370.—	1.937.825.—	1.769.613.—
	278.074.75	229.232.—	257.440.—	287.651.—	269.642.—
	6.866.—	6.838.—	5.714.—	6.787.—	5.514.—
	3.118.262.—	2.627.484.25	2.812.449.25	3.020.262.50	3.000.125.—

TABEL XXVI.

De vischverkoop in de voornaamste

JAAR	Antwerpen	Bergen	Brugge	Brussel	Dender- monde	Gent	Leuven
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
1923	4,619.119.50	9.421.50	—	9,985.539.25	76.052.80	1,160.111.41	635.263.80
1924	4,396.141.50	—	—	11,165.717.00	142.439.00	1,143.892.50	722.091.00
1925	4.998.505.—	—	—	11.597.651.50	191.446.50	1.312.976.75	832.779.90
1926	5,290.646.20	—	—	11,844.386.25	187.016.50	1,325.581.50	800.150.50
1927	5,348.717.90	—	—	13,807.856.25	276.722.90	1,373.078.50	1067.560.95
1928	3,779.816.30	—	—	13,975.774.50	328.447.80	986.915.50	1163.885.35
1929	1,034.016.70	—	—	14,354.584.—	349.314.20	847.881.25	1200.028.90
1930	11,733.604.30	—	—	15,197.512.50	419.752.00	1,097.866.—	1455.634.40
1931	10,274.921.80	—	—	15,439.340.—	389.656.50	1.010.993.75	1450.579.80

gemeentemijnen van België (1923-1931).

Lier	Lokeren	Mechelen	S.Nikolaas	Yper	Rousse- lare	Totaal
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
35.042.60	11.648.30	663.158.20	21.407.50	—	—	17,216.764.86
75.189.90	32.118.80	803.730.80	19.996.70	—	26.000.00	18,527.997.20
127.772.15	87.792.90	922.165.20	34.287.06	—	—	20,105.376.96
129.482.00	93.500.20	910.056.40	42.723.86	—	—	20,624.543.41
183.451.90	104.767.30	1227.934.00	84.990.15	—	—	23,514.079.96
206.622.60	76.795.00	1373.240.00	137.192.85	—	—	22,028.689.90
173.520.60	66.000.00	1365.561.00	158.301.30	—	—	19,559.207.95
157.647.—	96.624.80	1574.247.00	197.766.93	—	—	31,930.654.93
131.508.75	97.615.55	1422.972.00	252.990.30	—	—	30,470.522.45

TABEL XXVII.

Hoeveelheden zeevisch in 1931 per spoor verzonden van de
(Hoeveelheden aan

STATIES	BINNEN EN GEMENGD VERKEER				
	Kleine Colli	Spoed-verzendingen	Ylgoed	Vracht-goed	Wagen-ladingen
Oostende (K)	—	—	—	—	—
Oostende	136.—	656	4.993	6.355	548
Nieuipoort (Stad) . . .	1.35	6	17	4	—
Blankenberghe	—	29	21	399	—
Zeebrugge (K)	—	—	—	—	—
Zeebrugge (C)	0.32	191	98	1.464	—
Zeebrugge	—	—	5	—	55
Heyst-a zee	0.180	39	9	64	34
Knocke	0.602	—	—	—	—
Adinkerke — Panne . .	—	—	—	—	—
	138.452	921	5.203	8.286	637

staties der kust verbruikscentrums van het binnen- en buitenland.
geduid in tonnen).

INTERNATIONAAL VERKEER					
Frankrijk en Elzas Lotharingen	Duitschland	Zwitserland	Italië	Nederland	Gt Hertogdom Luxemburg
—	—	159	216	—	15
1.240	26.040	79	—	1.691	683
1	35	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	9	—	—	—
60	—	—	—	—	—
—	23	—	189	—	—
7	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	166	—	—	—	—
1.308	26.264	247	405	1.691	698

TABEL XXVIII

Aantal leerlingen in de

JAAR	Oostende (Gemeenteschool)		Oostende (Vrije school)		De Panne		Nieuipoort		Bou
	varende	niet-varende	varende	niet-varende	varende	niet-varende	varende	niet-varende	
1920	—	34	—	100	—	—	—	—	—
1921	—	39	—	48	14	25	1	8	—
1922	—	36	—	64	17	22	1	7	—
1923	—	35	—	60	9	20	7	6	—
1924	—	27	60	44	11	22	5	18	—
1925	55	28	72	43	10	21	6	11	—
1926	63	31	56	43	14	21	6	19	—
1927	70	39	43	57	9	16	7	20	—
1928	69	38	67	53	14	22	7	14	—
1929	64	18	80	54	10	14	8	10	—
1930	72	54	97	50	11	16	4	21	3
1931	55	23	107	45	13	16	10	17	—

visschersscholen. (1920-1931).

chaute	Coxyde		Oostduinkerke		Heyst		Blankenberghe		TOTAAL
	niet-var.	varende	niet-varende	varende	niet-varende	varende	niet-varende	varende	
—	—	—	—	—	—	42	18	20	13
—	—	—	—	—	—	31	18	20	13
—	12	3	3	12	41	14	18	19	250
—	2	17	6	22	23	14	11	20	252
—	3	19	6	26	18	23	14	22	338
—	2	20	5	35	16	23	9	21	377
—	1	18	8	33	17	22	11	24	387
—	—	14	6	29	20	25	10	29	394
—	—	—	9	29	29	31	8	26	416
—	—	—	5	26	40	14	—	24	367
9	—	—	7	23	60	18	3	29	477
—	—	—	—	32	51	20	9	29	427

TABEL XXIX.

De uitslagen der examens voor het toekennen

JAREN.	OOSTENDE			DE PANNE			Heyst-Zeebrugge		
	Getal der niet gelukten	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.	
		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.
1913	2	19	14	4	—	—	6	9	7
1914	8	16	10	—	—	—	—	—	—
1921	9	32	—	—	—	—	2	—	—
1922	?	?	?	—	—	—	—	9	14
1923	12	12	20	—	—	—	—	11	9
1924	14	39	21	—	—	—	—	3	7
1925	19	43	31	—	—	—	—	7	5
1926	17	30	32	—	7	—	2	9	6
1927	24	32	26	—	2	4	1	12	6
1928	33	47	22	—	4	1	—	13	10
1929	60	36	38	—	—	2	5	8	9
1930	33	43	39	—	—	—	1	10	8
1931	47	39	33	—	—	—	3	10	10

van leerbeurzen in de zeevisserij. (1913-1931).

	BLANKENBERGHE			NIEUPOORT			OOSTDUINKERKE			COXYDE		
	Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.		Getal der niet gelukten.	Getal der gelukten.	
		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.		1 ^e proef.	2 ^e proef.
	—	5	5	1	13	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	3	6	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	3	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—
	—	2	3	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	2	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—
	—	3	2	—	5	1	—	—	—	—	—	—

TAB. XXX.

Werkzaamheid der Hulp- en Voorzorgkas
ingevolge de

HULPVERKRIJGENDEN	1922		1923		1924		1925	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
I. Weduwen van visschers die in zee vergaan zijn of die tot aan den ouderdom van 60 jaar gevaren hebben	—	106	—	103	—	99	—	99
Hunne minderjarige kinders .	45568,00	25	42345,00	25	46858,00	21	51821	28
II. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (meer dan 60 jaar oud)	30812,00	105	30026,00	120	34603,00	110	40324	110
III. Weduwen van visschers overleden te lande en die tot aan den ouderdom van 60 jaar niet gevaren hebben (min dan 60 jaar oud)	—	44	—	41	—	38	—	32
Hunne minderjarige kinders .	10328,00	25	8825,00	15	8820,00	17	9575	21
IV. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaar geva- ren hebben	—	32	—	52	—	32	—	32
Hunne vrouwen 60 jaar oud .	23682,00	15	24198,00	16	26186,00	16	29681	19
Hunne minderjarige kinders .	—	—	—	—	—	—	—	—
V. Oud-visschers die tot aan den ouderdom van 60 jaren niet gevaren hebben	—	152	—	157	—	161	—	158
Hunne zestigjarige vrouwen .	60456,00	64	61669,00	69	73861,00	76	88304	78
VI. Visschers slachtoffers van een bedrijfsongeval	—	82	—	74	—	107	—	93
Hunne vrouwen	—	45	—	55	—	90	—	72
Hunne minderjarige kinders .	14556,00	63	14935,00	75	20955,50	144	23567	126
VII. Zieke visschers	—	43	—	46	—	48	—	45
Hunne vrouwen	—	30	—	40	—	42	—	37
Hunne minderjarige kinders .	5409,50	51	5740,50	62	8166,00	69	8798	46
VIII Ouders van ongehuwde visschers	216,00	1	90,00	1	—	—	60	—
IX. Anderen (Breukbanden) .	730,00	13	1131,50	13	2385,00	23	30	—
	191757,50	896	188960,00	982	221844,50	1093	255602,70	1026

der visschers van Oostende van 1922 tot 1931,
verordening van 5 October 1888.

	1926		1927		1928		1929		1930		1931	
	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhebbers
	—	103	—	97	—	96	—	102	—	101	—	94
	66607	33	73700	34	85710	34	121360	42	122980	38	122.670	36
	51346	111	57117	112	68185	108	86610	112	86440	117	82.330	110
	—	32	—	31	—	32	—	32	—	34	—	28
	12989	19	15330	19	19305	13	19050	11	22328	14	18.450	12
	—	31	—	34	—	39	—	38	—	43	—	44
	35969	19	41100	20	49005	21	67650	17	85975	25	85.900	26
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	—	161	—	165	—	170	—	171	—	187	—	166
	112311	83	131875	84	152815	89	201390	87	215276	83	190.140	84
	—	101	—	77	—	101	—	101	—	89	—	22
	—	73	—	54	—	73	—	62	—	65	—	17
	27164	92	30825	81	41135	114	50850	81	66720	87	31.630	21
	—	64	—	51	—	51	—	76	—	49	—	—
	—	53	—	42	—	42	—	61	—	35	—	—
	16582	79	19956	63	31333	51	36965	90	28210	64	—	—
	3424	44	4253	48	4865	44	8315	63	7590	45	—	—
	326392,70	1098	374136	1012	452353	1078	592190	1146	636219	1074	531.620	665

TABEL XXXI.

Toestand der hulp- en voorzorgkas

JAAR	Gewone inkomsten	GEWONE UITGAVEN	
		Betaalde pensioenen	Bureelkosten
1920	236,669.09	130,982 00	2,269.70
1921	228,550.17	182,034.50	1,924.00
1922	212,196.06	191,757.50	1,998.10
1923	277,724.46	188,960.00	1,974.50
1924	348,711.23	221,844 50	3,039.05
1925	382,722.70	255,602.70	2,964.80
1926	468,626.89	326,392.70	3,226.65
1927	564,024.44	374,136.00	4,415.05
1928	693,995 32	452,353.00	4,628.60
1929	655,497.50	592,190.00	6,003.15
1930	723,096.21	679,204.00	10,871 90
1931	575,008 34	773,171.00	12,572.00

der visschers van Oostende. (1920-1931)

SALDO		BUITENGEWONE INKOMSTEN		Toestand van het reserve-fonds
Te goed	Schuld	Verworven interesten	Giften	
114,580.11	—	11,142.72	20.00	333,558.49
60,523.95	—	15,932.28	—	400,276.50
36,218.90	—	17,778.44	—	428,344.34
106,240.87	—	19,450.91	—	513,633.21
145,989.57	—	22,161.89	—	513,812.40
152,841.28	—	28,686.08	—	646,107.63
180,233.18	—	41,225.64	—	860,062.62
236,274.30	—	50,800.91	—	1118,513.65
237,013.72	—	57,927.96	—	1368,222.77
57,304.35	—	71,467.72	—	1496,852.79
33,020.31	—	64,792.96	—	1524,407.98
—	210,734.66	56,205.37	—	1308,825.28

TABEL XXXII.

Toestand der Hulp- en Voorzorgkas voor

JAAR.	AANTALINGESCHREVENEN	ONTVANGSTEN			PENSIOENEN		
		Opbrengst van de bijdragen der leden en hulpgelden.	Andere inkomsten intresten buitengewone inkomsten.	TOTAAL.	Aan visschersweduwen en aan hare kinders min dan 14 jaar.		
					Aantal weduwen	Aantal kinders	Totaal bedrag der hulp
1921	33	962.00	2437.45	3399.45	16	2	550.00
1922	27	438.00	1624.19	2062.19	14	2	352.00
1923	17	334.00	786.24	1120.24	13	1	160.00
1924	35	322.00	1168.37	1490.37	13	1	200.00
1925	1	210.00	901.52	1111.52	12	1	185.00
1926	—	200.00	634.72	834.72	11	1	136.00
1927	—	200.00	602.23	802.23	11	1	114.00
1928	—	200.00	533.83	733.83	11	—	110.00
1929	—	200.00	570.30	770.30	12	—	120.00
1930	—	200.00	554.53	754.53	10	—	100.00
1931	—	200.00	531.53	371.53	10	—	100.00

N. B. Het inkas der vorige jaren is altijd in de buitengewone ontvangsten begrepen.

visschers der gemeente De Panne (1921-1931).

EN VERGOEDINGEN.						IN KAS.
Aan oude visschers		Aan zieke of gekwetste visschers.		TOTAAL		
AANTAL.	Totale hulp.	AANTAL.	Totale hulp.	der gehol- penen	der toege- stane hulp.	
33	1595.00	4	105.60	55	2258.85	1140.60
36	1236.00	3	92.00	50	1687.25	374.44
35	607.50	1	50.00	51	817.50	302.74
35	752.50	2	55.00	51	1015.00	475.37
37	842.50	1	20.00	51	1050.00	61.52
37	674.00	onvoorziene uitgaven :	6.00	49	816.00	18.72
38	616.00	id.	19.00	50	759.00	43.23
36	558.00	id.	1.95	47	669.95	63.88
36	556.00	id.	1.90	48	677.90	92.40
33	540.00	id.	3.00	43	643.00	111.53
33	552.00	id.	3.10	43	655.10	76.43

TABEL XXXIII.

Werkzaamheid der Hulp- en Voorzorgkas der Zeevisschers te Oostende in 1931 — Ingevolge de verordening van 27 Maart 1931.

HULPVERKRIJGENDE	Bedrag der vergoedingen	Aantal deelhouders
	fr.	
Weduwen van gepensioneerde visschers die den vereischten ouderdom hebben	900	1
Weduwen van niet gepensioneerde visschers den vereischten ouderdom niet bereikt hebbend of gestorven door ziekte	3.540	3
Minderjarige kinderen		8
Visschers die op hun 54jarigen ouderdom gepensioneerd werden met hunne		38
Minderjarige kinderen	60.710	14
54 jarige vrouwen		26
Visschers die op 56jarigen ouderdom gepensioneerd werden met hunne		20
Minderjarige kinderen	32.080	6
56 jarige vrouwen		15
Visschers die op hunnen 58jarigen ouderdom gepensioneerd werden met hunne		22
Minderjarige kinderen	21.440	5
58 jarige vrouwen		7
Visschers die op 60jarigen ouderdom gepensioneerd werden met hunne		2
60 jarige vrouwen	7.036	63
Zieke visschers met		49
Vrouwen en		90
minderjarige kinderen	41.100	
Weduwen van niet gepensioneerde kustvisschers (boots-jouwers)	4.455	4
Minderjarige kinderen		8
Weduwen van gepensioneerde kustvisschers	20.550	31
Minderjarige kinderen		6
Gepensioneerde kustvisschers met		55
Vrouwen	37.900	31
Zieke kustvisschers		8
Vrouwen		7
Minderjarige kinderen	3.320	8
Breukbanden voor visschers	8 520	64

TABEL XXXIV.

Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1921-1931).

JAAR	Ontvangsten, het overschot van het voorgaande jaar inbegrepen.	Bedrag der verleende hulp, kleine uitgaven inbegrepen.	Inkas op 31 December
	fr.	fr.	fr.
1921	46,703.88	3,639.40	43,064.48
1922	44,666.20	1,721.—	42,945.20
1923	45,459.92	2,942.30	42,517.62
1924	44,157.75	3,811.35	40,396.40
1925	44,546.56	6,682.55	37,864.01
1926	40,432.53	11,071.85	29,460.68
1927	30,260.70	10,269.30	20,333.40
1928	21,367.90	11,218.35	10,149.55
1929	17,453.45	11,791.45	5,662.20
1930	7,908.03	5,250.25	2,657.78
1931	8,937.40	6,488.52	2,448.88

TABEL XXXV.

Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de

SOORTEN	1924		1925		1926	
	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
	cwt	£	cwt	£	cwt	£
Pelagische (H. enz.).	4.685.416	1.897.185	3.245.639	1.748.243	4.063.661	1.747.833
Grondvisch . . .	—	—	—	—	—	—
a) rond . . .	2.791.956	2.286.814	—	—	—	—
b) plat. . . .	262.437	782.470	3.515.048	3.247.431	3.338.391	3.041.990
Roggen, enz. . .	236.361	193.511	—	—	—	—
Weekdieren . .	—	106.999	—	100.200	—	98.316
Totaal . . .	7.976.170	5.266.679	6.760.687	5.095.874	7.402.052	4.888.139

Schotsche kusten van 1924 tot 1930.

1927		1928		1929		1930	
Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde	Hoev.	Waarde
cwt	£	cwt	£	cwt	£	cwt	£
4.301.477	1.762.696	4.058.254	1.837.627	4.201.838	1.737.838	3.515.649	1.489.512
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
3.404.819	2.978.208	3.274.964	3.252.130	3.249.273	3.279.599	3.571.542	3.056.040
—	—	—	—	—	—	—	—
—	93.421	—	97.974	—	100.783	—	104.394
7.706.296	4.834.325	7.333.218	5.187.731	7.451.111	5.117.386	7.087.191	4.649.951

TABEL XXXVI.

Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland in het Land van Walis. (1921-1930). Engelsche vangst

JAREN	Visch, weekdieren uitgezonderd	Weekdieren	Algemeen totaal
	cwt	£	£
1921	11.174.596	15.998.068	16.556.997
1922	12.158.508	13.817.830	14.291.307
1923	11.514.148	13.871.992	14.295.290
1924	13.683.001	15.150.221	15.594.794
1925	13.577.475	14.224.682	14.710.110
1926	12.504.138	12.700.657	13.202.158
1927	13.079.653	12.705.125	13.135.558
1928	13.443.626	13.183.830	13.613.142
1929	14.287.296	14.444.068	14.822.401
1930	15.677.628	14.143.301	14.521.032

TABEL XXXVII.

Aantal en tonmaat der vaartuigen van eerste klas, in de vaart in de verscheidene visscherijen van Engeland, het Land van Walis en het eiland Man. (1920-1929).

JAAR	STOOMSCHEPEN						MOTORSCHEPEN						ZEILSCHEPEN					
	Trawlers		Beugers		Drifters		Trawlers		Beugers		Drifters		Trawlers		Beugers		Drifters	
	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat	Aantal	Bruto tonneemaat
1920	1537	339622	30	4347.402	32697	—	78	2014	51	1096	72	1744	380	11541	4	103	10	238
1921	1378	301678	46	6116.405	33904	—	78	2089	37	826	64	1542	370	11343	—	—	11	260
1922	1359	292240	46	5784.378	31536	—	70	2072	36	693	75	2102	359	11128	1	22	6	136
1923	1359	294706	52	8153.404	34422	—	73	1982	31	712	80	2150	347	10761	1	17	5	113
1924	1262	283874	56	10504.284	24149	151	60	1836	27	608	35	1089	336	10589	—	—	2	60
1925	1222	280076	56	11322.288	24870	114	63	1780	30	636	30	945	330	10402	—	—	2	38
1926	1213	280191	53	10372.300	25931	98	63	1748	36	789	23	702	320	10152	—	—	2	30
1927	1192	276089	57	11478.315	27494	84	65	1770	35	742	21	722	296	9520	—	—	2	58
1928	1193	281059	51	10395.331	29115	62	67	1904	33	735	21	631	269	8788	—	—	2	30
1929	1219	289271	46	11803.355	31636	39	71	2000	31	694	16	520	235	7898	—	—	—	—

TABEL XXXVIII.

Ontwikkeling der Schotsche zeevisschervloot van 1921 tot 1930.

JAAR	STOOMTRAWLERS				ANDERE STOOMSCHEPEN (BEUGERS, DRIFTERS)			
	Aantal	Netto-tonnaat	Bemanning	Waarde van schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaat	Bemanning	Waarde van schepen en tuig
				L. st.				L. st.
1921	418	29.198	4.152	3.042.870	823	29.623	6.844	3.011.112
1922	383	26.524	3.796	1.709.565	842	30.372	7.120	2.302.318
1923	336	24.564	3.306	1.407.545	837	30.444	7.122	1.859.025
1924	329	24.901	3.264	1.339.275	842	31.203	7.285	1.930.825
1925	341	25.865	3.392	1.329.470	862	31.162	7.596	2.010.939
1926	313	24.117	3.090	1.174.566	878	31.690	7.715	1.992.191
1927	319	24.771	3.103	1.220.726	867	31.707	7.510	1.926.842
1928	314	24.550	3.067	1.269.330	863	31.769	7.466	1.861.108
1929	329	26.247	3.219	1.382.894	845	31.120	7.347	1.828.324
1930	341	27.545	3.337	1.524.630	838	31.010	7.263	1.524.630

(Vervolgt)

TABEL XXXIX.

Ontwikkeling der Schotsche zeevisscherij van 1920 tot 1930 (vervolgt).

JAAR	MOTORSCHEPEN (1)				ZEIL- EN ROEIBOOTEN				ALGEMEEN TOTAAL			
	Aantal	Netto-tonnaat	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaat	Bemanning	Waarde der schepen en tuig	Aantal	Netto-tonnaat	Bemanning	Waarde der schepen en tuig
				L. St.				L. St.				L. St.
1920	1.947	33.254	8.578	1.783.206	4.658	18.897	3.409	354.914	8.177	122.318	36.319	11.916.468
1921	1.987	32.515	8.536	1.381.484	4.867	16.884	12.137	260.923	7.648	109.038	32.183	7.907.467
1922	2.020	31.008	8.288	1.072.967	4.189	15.323	11.266	209.165	7.545	107.106	31.689	5.637.640
1923	1.978	29.064	7.870	868.837	3.927	13.709	10.249	178.323	7.277	105.389	30.694	4.817.523
1924	1.901	26.735	7.421	769.840	3.757	12.191	19.238	156.846	7.055	104.104	29.660	4.776.344
1925	1.863	25.222	7.376	700.949	3.615	11.607	8.777	135.945	6.681	93.856	27.141	4.177.303
1926	1.883	24.318	7.414	670.971	3.477	10.215	8.125	119.941	6.551	90.340	26.344	3.957.669
1927	1.927	24.083	7.571	666.650	3.286	9.459	7.493	106.368	6.399	89.720	25.677	3.920.586
1928	1.934	23.346	7.604	666.468	3.105	8.624	6.906	94.856	6.216	88.289	25.043	3.891.762
1929	1.961	23.687	7.627	669.784	2.994	7.842	6.477	82.338	6.129	88.896	24.670	3.963.360
1930	1.979	23.433	7.639	657.173	2.811	6.925	6.084	74.543	5.569	88.313	24.323	4.062.548

(1) De tonnaat, de bemanning en de waarde van enkele zeiltrawlers erin begrepen.

TABEL XL.

Grootte der Nederlandsche visscherijvloot (1920-1930).

JAAR	AANTAL					Totaal aantal vaartuigen.	Bruto inhoud in M ³
	MECH. VOORTBEW. VAARTUIGEN.		ZEILVAARTUIGEN.		Andere vaartuigen		
	Stoom- vaartuigen	Motor- vaartuigen	Geheel gedekte	Half gedekte			
1930	269	1066	38	1379	2115	4867	342.494
1929	271	855	78	1612	2298	5108	349.477
1928	243	772	159	1696	2304	5154	345.245
1927	237	542	279	1764	2347	5161	351.790
1926	231	469	378	1808	2308	5194	368.893
1925	228	427	408	1888	2278	5229	377.715
1924	225	392	446	1918	2156	5137	384.670
1923	218	365	486	1959	2107	5135	390.135
1922	230	295	523	2116	2305	5469	406.427
1921	232	298	578	2177	2468	5733	421.263
1920	262	275	598	2287	2661	6083	434.973

— 284 —

TABEL XLI.

Totale hoeveelheid en opbrengst der visch, gedurende de jaren 1920-1930 door alle takken der Nederlandsche grootzeevisscherij aangevoerd.

JAAR	Trawlvisscherij		Bengvisscherij		Drijfnetvisscherij op haring		Algemeen totaal	
	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.	K. G.	Guld.
	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst	Hoeveelheid	Opbrengst
1930	50.811.275	13.988.925	1.099.300	297.525	68.580.350	12.762.295	120.480.925	27.028.745
1929	46.713.135	15.708.890	1.127.875	419.100	72.783.100	13.245.025	120.624.110	29.403.015
1928	46.490.100	14.550.385	1.301.700	430.100	70.378.475	12.066.300	118.170.525	27.046.785
1927	44.169.050	12.754.925	643.675	281.325	59.001.400	10.194.100	103.814.125	23.230.350
1926	38.304.600	11.208.870	792.800	331.250	50.701.200	9.333.200	89.798.600	20.873.320
1925	37.446.850	11.253.650	769.300	426.300	38.250.800	9.423.800	76.466.950	21.108.750
1924	34.806.400	11.131.350	1.502.000	790.000	60.776.400	13.010.270	97.085.300	24.932.220
1923	23.131.500	7.842.600	2.004.000	892.000	45.322.000	6.678.400	70.457.500	15.413.000
1922	29.044.500	8.467.150	1.591.000	776.900	27.020.000	4.013.700	50.213.400	13.237.750
1921	26.145.900	8.721.440	2.007.000	915.100	39.526.000	7.199.200	67.714.900	16.885.740
1920	28.456.000	10.674.200	946.000	496.500	90.844.000	21.317.400	121.547.000	32.846.100

— 285 —

TABEL XLII.

De Fransche Visschersvloot (1923-1930).

	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
Aantal visschers . . .	121.223	126.402	129.644	134.532	131.478	136.779	130.947	140.539
Aantal zeilbooten . . .	20.740	21.267	20.289	19.812	19.746	18.766	17.720	16.615
Aantal motorbooten . . .	1.162	1.827	2.387	3.570	4.674	5.400	6.396	7.869
Aantal stoomsloepen . . .	494	504	535	566	570	557	574	753
Tonmaat der zeilsloepen . .	147.462	144.682	152.874	146.457	138.671	128.651	116.580	111.858
Tonmaat der motorbooten .	6.786	9.295	13.825	20.718	28.355	33.833	40.458	54.093
Tonmaat der stoomsloepen .	87.149	88.936	90.098	109.469	111.952	117.133	120.293	126.916

TABEL XLIII.

Opbrengst der zeevisscherij in Frankrijk. Visscherij met vaartuig en visscherij te voet (1926-1930).

AANDUIDING DER VISSCHERIJ	1926		1927		1928		1929		1930	
	Hoeveelheid	Waarde	Hoeveelheid	Waarde	Hoeveelheid	Waarde	Hoeveelheid	Waarde	Hoeveelheid	Waarde
<i>Ysland</i> { Aberdaan k'g. . . Kuit k'g. . . Traan (tonnen) . .	3914.158 47.828 62.438	fr. 13.099.081 1.16.037 241.387	2.463.811 34.846 37.255	fr. 8.336.741 78.650 172.573	3.487.029 30.381 106.418	fr. 10.558.831 172.098 202.371	2.751.871 61.443 51.113	fr. 9.923.047 53.543 174.132	5.220.265 9.920 102.300	fr. 15.380.166 10.110 372.857
<i>Groenland</i> { Aberdaan k'g. . . Kuit k'g. . . Traan (tonnen) . .	68.054.547	155.012.357	56.934.122	177.187.818	54.692.531	127.302.817	47.381.593	139.504.830	28.624.422	67.442.830
<i>New-Found-land</i> { Aberd. k'g. . . Kuit k'g. . . Traan (tonnen) . .	14.009 122.196	25.746 338.042	47.147 368.606	75.281 1.174.931	25.875 379.691	100.500 1.224.395	2700 697.211	2700 2.551.563	2700 330.526	2700 1.135.759
Overige visscherijen		883.654.292		911.881.850		931.602.774		1.052.496.787		1.114.230.389
		1.057.567.002		1.038.907.881		1.071.163.786		1.214.909.538		1.232.690.623

TABEL XLIV.

Belgische vaartuigen die in de Westerschelde gevischt hebben bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage. (Verklaring van 27 Februari 1893). 1927-1931.

AANLEGPLAATSEN	AANTAL VAARTUIGEN				GEZAMEN- LIJKE TONNEMAAT	AANTAL OPVARENDEN
	OPENE	HALF GEDEKTE		GEDEKTE		
		met motor	zonder motor			
Antwerpen	—	—	2	—	15	5
Berendrecht	1	—	—	1	16	4
Doel	—	—	—	—	—	—
Kieldrecht	1	—	—	—	14	2
Rupelmonde	—	—	—	—	—	—
Bouchaute	—	—	2	14	147	39
Mariekerke	—	—	—	2	3	6
Zantvliet	2	—	2	1	25	10
TOTAAL 1931.	4	—	6	18	220	66
» 1930.	1	2	2	20	197	59
» 1929.	2	—	—	—	211	60
» 1928.	10	—	—	—	216	74
» 1927.	1	—	—	—	161	45

STATISTISCHE TABELLEN

Bladz.

Tabel I. Hoeveelheid en waarde elke soort visch van Belgische vangst gelost in elke visscherijhaven van België	192
— II. Hoeveelheid en waarde elke soort visch van buitenlandsche vangst gelost in elke visscherijhaven van België	196
— III. Hoeveelheid en waarde der voornaamste vischsoorten in België van de visscherijgronden ingevoerd door Belgische vaartuigen. — Bedrag per soort vaartuig en aard van vischtuig. — Gemiddelde vangst per dag afwezigheid en per dag visscherij	200
— IV. Hoeveelheid in kilogrammen elke soort zeevisch van Belgische vangst rechtstreeks van elken vischgrond in België ingevoerd, per soort vaar- en vischtuigen	212
— V. Hoeveelheid in kilogrammen elke soort zeevisch van buitenlandsche vangst rechtstreeks van elken vischgrond in België ingevoerd, per soort vaar- en vischtuigen	226
— VI. De Belgische opbrengst per vischsoort. Opbrengst en waarde (1929-1931)	230
— VII. Hoeveelheid zeevisch van Belgische vangst rechtstreeks van elken vischgrond in België ingevoerd (1929-1931)	234
— VIII. Jaarlijksche middenprijzen ingevolge de ambtelijke statistiek der vischmijn van Oostende (1929-1931)	236
— IX. Opbrengst per soort vaartuig en vischtuig. — Middelmaat per dag (1929-1931)	238
— X. De voortbrengst van diepzwemmende visch der Belgische motor- en zeils'loepen per aanleghaven, ingevolge den verkoop in de kustmijnen (1931)	239
— XI. De verkoop van versehe sprot van Belgische en buitenlandsche vangst in de kustmijnen (1927-1931)	240
— XII. De verkoop van versehe haring in de Belgische kustmijnen in (1927-1931)	241
— XIII. Indeeling der gedekte motorsloepen ingevolge de drijfkracht	242
— XIV. Indeeling der Oostendische stoomvischsloepen ingevolge de nettotonnemaat (1926-1931).	244

	Bladz.
— XV. Opene of halfgedekte visschersvaartuigen met aanduiding van het aan al opvarenden.	245
— XVI. Samenstelling der visschersvloot ingevolge de drijfkracht	246
— XVII. Algemeene indeeling der vaartuigen (opene en gedekte) ingevolge de bemanning	247
— XVIII. Ondernemingen afhangende van eene handelsvennootschap	248
— XIX. Samenstelling van het visscherspersoneel der gedekte vaartuigen (stoom en motor)	249
— XX. Indeeling van het personeel der stoomsloepen, te Oostende, ingevolge de nettotonnemaat der vaartuigen (1924-1931)	250
— XXI. Indeeling van het personeel der gedekte motorsloepen ingevolge de Paardekracht van den motor	252
— XXII. De verzending van visch naar de vischmijn te Brussel (1922-1931).	256
— XXIII. De voortbrengst der stoomvisscherij te Oostende (1921-1931), verkocht in de stedelijke mijn	258
— XXIV. Staat van den verkoop van visch in de Antwerpsche vischmijn (1922-1931)	259
— XXV. Opgave der voornaamste vischsoorten verkocht in de vischmijn te Brussel (1924-1931)	260
— XXVI. De vischverkoop in de voornaamste gemeentemijnen van België (1922-1931)	262
— XXVII. Hoeveelheden zeevisch in 1931 per spoor verzonden van de kuststaties naar verbruikcentrums van het land en naar het buitenland.	264
— XXVIII. Aantal leerlingen in de visschersscholen (1920-1931)	266
— XXIX. De uitlagen der examens voor het tekenen van leerbeurzen in de zeevisscherij (1913-1931)	268
— XXX. Werkzaamheid der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1922-1931).	270
— XXXI. Toestand der hulp- en voorzorgkas der visschers van Oostende (1920-1931).	272
— XXXII. Toestand der hulp- en voorzorgkas voor visschers der gemeente De Panne (1921-1931)	274
— XXXIII. Werkzaamheid der Hulp- en Voorzorgkas der Zeevisschers te Oostende in 1931	276
— XXXIV. Toestand der hulpkas voor slachtoffers van zeeongevallen te Oostende (1921-1931)	277
— XXXV. Hoeveelheid en waarde der visch gelost op de Schotsche kust (1924-1930)	278

	Bladz.
— XXXVI. Hoeveelheid en waarde van de visch gelost in Engeland en het land van Walis (1921-1930) Engelsche vangst	280
— XXXVII. Aantal en tonmaat der vaartuigen van eerste klas, in de vaart in de verscheidene visscherijen van Engeland, het land van Walis en het eiland Man (1920-1929)	281
— XXXVIII. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1921 tot 1930	282
— XXXIX. Ontwikkeling der Schotsche zeevisschersvloot van 1920 tot 1930 (vervolg)	283
— XL. Grootte der Nederlandsche visscherijvloot (1920-1930)	284
— XLI. Totale hoeveelheid en opbrengst der visch, gedurende de jaren 1920-1930 door alle takken der Nederlandsche grootzeevisscherij aangevoerd.	285
— XLII. De Fransche visschersvloot (1923-1930)	286
— XLIII. Opbrengst der zeevisscherij in Frankrijk. Visscherij met vaartuig en visscherij te voet (1926-1931)	287
— XLIV. Belgische vaartuigen die in de Westerschelde gevischt hebben, bij toepassing der artikelen 6-11 der overeenkomst van 's Gravenhage (1927-1931)	288

INHOUDSTABEL.

	Bladz.
Inleiding.	3
Verslag	5
I. De opbrengst der Zeevisserij	5
II De visscherijondernemingen -en vaartuigen	12
III. Het zeevisserij personeel	17
IV. De Zeevischhandel	24
V. Zeevisserij op wetgevend en bestuurlijk gebied	32
VI. Waterwerken ten behoeve der zeevisserij	38
VII. Het beroepsonderwijs der zeevisserij	41
VIII. De zeevisserij in de naburige landen	
Nederland	56
Frankrijk	62
Engeland en het Land van Wales	63
Schotland	66
IX. Hoograad der Zeevisserij.	
Verslag der Algemeene Vergadering van 2 October 1931	73
" " 30 October 1931	81
" " 6 November 1931.	101
" " 13 November 1931	115
" " 5 December 1931.	124
" " 18 Februari 1932.	132
" " 14 Mei 1932.	142
X. Bestendige Commissie van zeevisch- en mosselteelt.	
Verslag der Vergadering van 13 Mei 1931	153
Proces-Verbaal der Vergadering gehouden te Brussel den 2 October 1931.	160
Proces-Verbaal der Vergadering gehouden te Brussel den 16 December 1931	173

De Propagandacommissie voor de Visch

Middaglijnsstraat, 9, Brussel

zal U op aanvraag, eene brochure laten geworden, omtrent de
BEREIDING VAN VISCH



La Commission de Propagande
pour le Poisson

Rue du Méridien, 9, Bruxelles

vous enverra sur demande une brochure sur la
PRÉPARATION DU POISSON

P3429 (1)

KONINKRIJK BELGIË

—
BEHEER

VAN HET

ZEEWEZEN



Vijftiende Jaarverslag

OVER DE

ZEEVISSCHERIJ

—
1931

BIBL. UNIV.
GENT

Brugge, druk. VERBEKE-LOYS, 8, Wulfhagestraat, 8.

De Propagandacommissie voor
de Visch

Middaglijnsstraat, 9, Brussel

zal U op aanvraag, eene brochure laten geworden, omtrent de
BEREIDING VAN VISCH



La Commission de Propagande
pour le Poisson

Rue du Méridien, 9, Bruxelles

vous enverra sur demande une brochure sur la
PRÉPARATION DU POISSON

P3429 (1)

KONINKRIJK BELGIË

—
BEHEER

VAN HET

ZEEWEZEN



Vijftiende Jaarverslag

OVER DE

ZEEVISSCHERIJ

—
1931

BIBL. UNIV.
GENT

Brugge, druk. VERBEKE-LOYS, 8, Wulfhagestraat, 8.